ANNO XXXVIII - N. 2 COPIE 185.000 FEBBRAIO 1932 - ANNO X

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

CREPALDI 1924

OPOPEPTOL

CARLO ERBA S. A. MILANO

Base del successo nella vita è una perfetta salute.. Non esiste salute senza un'ottima digestione.

Provate l'OPOPEPTOL di CARLO ERBA

20 GOCCE DOPO I PASTI

CARLO ERBA MILANO

Non disperate

se dopo aver provato parecchie paste dentifricie i vostri denti ancora non hanno riacquistato la loro bianchezza e lucentezza naturali. Acquistate un tubetto della rinomata pasta dentifricia ODOL e sicuramente raggiungerete lo scopo. La pasta dentifricia ODOL è di grana finissima, pulisce rapidamente e perfettamente i vostri denti senza intaccare lo smalto La pasta dentifricia ODOL è antisettica e profuma delicatamente l'alito con le sostanze finissime di cui è composta.

APERITIVO CAMPARI

BITTER

DAVIDE CAMPARI & C. - MILANO

GIOCONDAL

CREMA NEVE

In vendita ovunque in flaconi da L. 1,50 - 3,50 - 6,25

RIFIUTATE LE IMITAZIONI

insistete richiedendo

GIOCONDAL

CREMA NEVE

Richiedete oggi stesso un campione gratuito alle Profumerie GIOCONDAL della S. N. P. C. & F. - Via dei Gracchi, 16 T. - MILANO - Casella Postale 91

IL CALORE È VITA!

IL

THERMOGÈNE

OVATTA CHE GENERA CALORE

Il **Thermogène Vandenbroeck** è un rimedio economico, pulito, di facile uso, assolutamente inoffensivo, che può essere applicato anche uscendo di casa per le proprie occupazioni. Combatte con successo **raffreddori di petto, tossi, influenza, reumatismi, lombaggini, torcicolli, nevralgie, ecc.**

Trovasi in tutte le Farmacie

Fabbricato in Italia dalla SOCIETÀ NAZIONALE PRODOTTI CHIMICI & FARMACEUTICI - Milano

LE MINUTERIE DEL TOURING

Fig. 1.
GUIDONE TRICOLORE PER AUTO
Lunghezza . cm. 45
Altezza . . » 27
Altezza dell'asta metallica cm. 37

	Alla Sede	Comprese le spese di spedizione raccom.	
		Italia e Colonie	Estero
	Lire	Lire	Lire
Bottoni d'argento per polsini (a moschettone)	25 —	26.50	27.50
Bottoni d'argento per polsini (a catenella)	16 —	17.50	18.50
Cartella-custodia per fogli stesi della Carta d'Italia al 250.000 in 62 fogli:			
tipo lusso	18 —	25 —	18 —*
tipo economico	8 —	15.50	8 —*
Cartella-custodia in tela per la Monografia illustrata *Piemonte*	5 —	7 —	9 —
Idem, per la Monografia illustrata *Lombardia*	5 —	7 —	9 —
Distintivo sociale per annuali (a spilla o a bottone) (fig. 5)	2 —	3 —	4 —
Distintivo sociale per quinquennali (a spilla)	5 —	6 —	7 —
Distintivo sociale per vitalizi (a spilla o a bottone) (fig. 4)	4 —	5 —	6 —
Distintivo spilla (fig. 3)	2 —	3 —	4 —
Distintivo con ruota di ciclo e bandiera del T. C. I.	3.50	4.50	5 50
Distintivo con ruota di ciclo e bandiera del T. C. I. più piccolo «Mignon»	3.50	4.50	5.50
Distintivo per Capo Console, Console (fig. 6), Legale, Medico, Farmacista	4 —	5 —	6 —
Guidone in étamine nei 3 colori col distintivo del T. C. I. per auto (con asta nichelata L. 2 in più) (fig. 1)	8 —	9.50	10.50
Guidone in étamine per motociclo (con asta nichelata L. 2 in più)	7 —	8.50	9.50
Guidone in seta nei 3 colori col distintivo del T. C. I. per auto (con asta nichelata L. 2 in più) (fig. 1)	12 —	13.50	14.50
Guidone in seta per motociclo (con asta nichelata L. 2 in più)	11 —	12.50	13.50
Lente d'ingrandimento F.lli G. e I. Koristka per la lettura dell'Atlante Internazionale	10 —	11.50	12.50
Medaglia Soci quinquennali	10 —	11 —	12 —
Medaglia Soci vitalizi	10 —	11 —	12 —
Portafogli-portatessera con 3 tasche interne, di pelle, foder. seta rossa	11 —	12 —	13 —
Portatessere in tela	2.50	3.50	4.50
Portatessere in pegamoide	8 —	9 —	10 —
Portatessere in celluloide	1.50	2.50	3.50
Regolo ricercatore dei nomi, per l'Atlante Internazionale del T. C. I.	4 —	5 —	6 —
Spilla per cravatta in argento e smalto	6 —	7 —	8 —
Targhetta distintivo per auto, in metallo argentato (fig. 2)	20 —	22 —	23 —
Targhetta distintivo per auto, in argento (fig. 2)	45 —	47 —	48 —
Termometro per radiatore d'auto:			
tipo piccolo	40 —	44 —	40 —*
tipo grande	45 —	49 —	45 —*

* *Oltre alle spese per il pacco postale, che variano secondo il paese di destinazione.*

Fig. 2.
TARGHETTA DISTINTIVO PER AUTO
Altezza cm. 8,5 – Larghezza cm. 6,7

Fig. 3.
DISTINTIVO SPILLA

Fig. 4.
DISTINTIVO SOCIALE PER VITALIZI
(mm. 24 × 15)

Fig. 5.
DISTINTIVO SOCIALE PER ANNUALI
(diam. mm. 18)

Fig. 6.
DISTINTIVO PER CONSOLE DEL T. C. I.
(grand. naturale)

ALI NEL CIELO

Nell'anniversario della trasvolata Atlantica.

Il giorno 25 dicembre 1931-X S. E. Balbo ha inaugurato il monumento ai Caduti di Bolama: Boer, Barbacinti, Nensi, Imbastari, Fois.

Il monumento è opera dello scultore Quirino Ruggeri di Roma. Il bozzetto venne scelto dal Duce. Si tratta di una imponente mole di travertino romano dell'altezza di m. 10,20 e misurante alla base m. 8 × 5. La parte centrale è costituita da un Fascio Littorio dal quale si innalza una poderosa ala dell'«S. 45 Atlantico» lanciata sull'Oceano, mentre un'altra ala è ripiegata verso la base.

I lavori per il monumento furono iniziati nei primi di giugno 1931. Sono state necessarie oltre 200 tonnellate di travertino estratto dalle cave di Barco presso Tivoli. Per il trasporto dei vari blocchi del monumento dalle cave di Tivoli a Trieste furono impiegati ventuno vagoni ferroviari e per il trasporto da Trieste a Bolama fu noleggiato un piroscafo della «Libera Triestina».

IL MONUMENTO AI CADUTI DI BOLAMA, INAUGURATO IL 25 DICEMBRE 1931 (X).

Per i lavori di posa in opera a Bolama si sono inviati colà venti operai sotto la direzione del Ten. Colonnello Ilari della R. Aeronautica.

Sulla base del monumento poggia una grande corona di bronzo offerta dal Duce e recante la scritta: «Mussolini ai Caduti di Bolama». L'ala lanciata in alto porta la seguente iscrizione: «Crociera Aerea Transatlantica Italia-Brasile, 1931-Anno IX E. F.».

Nella parte sinistra della base vi è la semplice epigrafe: «L'Italia ai Caduti di Bolama» e quindi i nomi dei cinque gloriosi Caduti.

L'inaugurazione del nuovo corso alla R. Accademia di Caserta.

Nella sede della R. Accademia Aeronautica di Caserta è stato inaugurato il nuovo corso a cui è stato imposto il nome di «Leone» e il motto «*Ad te nitor gloriamque contendo*».

La convenzione Italo-Britannica per le linee aeree.

E' stato presentato alla Camera dal Ministro degli Esteri On. Grandi, di concerto con i Ministri dell'Aeronautica e delle Finanze, il disegno di legge riguardante la convenzione italo-britannica per l'istituzione di linee di trasporto aeree. Per esso il R. Governo concede all'aviazione militare britannica di svolgere lungo il territorio italiano, su itinerari designati, un tratto delle cosidette «linee aeree imperiali» e cioè di quei servizi di navigazione aerea commerciali i quali, partendosi da Londra, raggiungono l'Egitto per biforcarsi poi verso l'India e in un futuro prossimo verso le regioni meridionali del continente africano.

Quello che l'aviazione commerciale italiana ottiene come contropartita della concessione di transito fatta ai servizi aerei britannici è enunciato nell'art. 6 della convenzione; le compagnie italiane di trasporto designate dal R. Governo, avranno il diritto di effettuare i collegamenti aerei regolari col territorio del Regno Unito, con Gibilterra, con Malta, con Cipro, con Haifa, con Aden e con la Somalia Britannica, potendo utilizzare dette località sia come «teste di linee» sia come punto di passaggio per servizi aerei aventi una méta più lontana.

La convenzione ha la durata di 10 anni e potrà essere rinnovata.

La convenzione aerea Italia-Stati Uniti.

L'ultimo Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro degli Esteri ha approvato uno schema di decreto relativo alla approvazione dell'Accordo stipulato a Washington il 13-14 ottobre 1931 tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America, per l'ammissione di aeromobili civili nei rispettivi Paesi, il rilascio dei brevetti di piloti e la accettazione di certificati per aeromobili ed accessori importati come merci.

Berlino-Roma in sei ore.

Per le principali linee di navigazione aerea del Reich sono stati costruiti degli apparecchi velocissimi che entreranno in servizio la prossima primavera; si tratta di trimotori che potranno sviluppare una velocità media di 350 chilometri all'ora, per modo che il percorso Tempelhof-Vienna, Tempelhof-Varsavia sarà superato in meno di due ore. Da Berlino a Roma, i nuovi aeroplani voleranno in circa sei ore, mentre ora ne impiegano dieci. « Ormai — ha dichiarato il Capo dei servizi aerei commerciali del Reich — le ferrovie e le automobili sviluppano velocità molto rilevanti; pertanto il mezzo di comunicazione aereo, che è più costoso ed ha l'inconveniente degli aeroporti situati alla periferia delle città, deve offrire al viaggiatore il vantaggio di una velocità assoluta: ecco perchè si è deciso di costruire degli apparecchi che possono raggiungere comodamente i quattrocento chilometri orari ».

Un tema aviatorio alla gioventù italiana all'estero.

La rivista *Il tamburino*, benemerito quindicinale dei Balilla e degli Avanguardisti dell'estero, edita dalla Segreteria Generale dei Fasci italiani all'estero, ha aperto un nuovo concorso con il seguente tema: « Ali d'Italia ».

Il concorso è riservato ai Balilla ed Avanguardisti, Piccole e Giovani Italiane residenti all'estero, e può essere svolto sia per iscritto, sia con disegno. Le risposte devono pervenire per il 31 marzo a Roma.

Il 21 aprile saranno assegnati i premi: 1° grande medaglia d'oro, dono del generale Balbo e lire 500; 2° piccola medaglia d'oro, dono del generale Balbo e lire 300; 3° raccolta dei più importanti libri sull'aviazione. Seguiranno altri premi con dotazione di libri.

Tutti gli aeroporti militari aperti ai piloti in congedo e della riserva.

Allo scopo di favorire quanto più possibile lo sviluppo e l'esercizio del turismo aereo, il Ministero dell'Aeronautica ha disposto che i piloti militari in congedo e quelli in congedo iscritti nella riserva aeronautica, proprietari di apparecchi, siano autorizzati all'atterraggio, sosta e partenza in tutti gli aeroporti militari e campi di fortuna che risultino in perfetta efficienza. E' fatta eccezione soltanto per gli aeroporti sperimentali, per i quali permane il divieto di atterraggio agli aeromobili civili.

Borsa di studio per ingegneri aeronautici.

Anche nel corrente anno scolastico la fabbrica di automobili « Isotta Fraschini » di Milano ha istituita una borsa di studio intitolata all'eroico nome del trasvolatore « Magg. Carlo Del Prete ». Detta borsa di studio è riservata agli ingegneri di nazionalità italiana, laureati non anteriormente al 1° luglio 1925, e che frequentino la R. Scuola d'Ingegneria Aeronautica di Roma nell'anno 1931-32. Copie del bando di concorso possono essere richieste alla Ditta « Isotta Fraschini » in Milano ed alla Segreteria della Scuola d'Ingegneria di Roma.

Nuovo tipo di aeroplano per passeggeri costruito in Italia.

Il 3 dicembre u. s. ha decollato sul campo di volo dei Cantieri Aeronautici Breda, il nuovo monoplano trimotore « Breda 32 » destinato a trasporto passeggeri e merci.

Il nuovo monoplano trimotore è interamente metallico e la lamiera che costituisce il totale rivestimento di esso è irrigidita con dispositivo speciale ideato dall'Ing. Mazzini, direttore dell'Aeronautica Breda.

La nuova costruzione, del tutto italiana, presenta tali caratteristiche di volo e di *comfort* da farla presumere del tutto superiore agli apparecchi similari finora costruiti.

Le sue caratteristiche sono: superficie alare mq. 85; potenza 960 HP (320 HP ciascun motore); peso a vuoto kg. 3800; carico utile kg. 2700; peso totale kg. 6500; carico per HP mq. 11,3; autonomia ore 8; velocità massima km.-ora 235; velocità minima km.-ora 100; velocità di crociera km.-ora 200; plafond pratico metri 5500.

La ripartizione normale del carico utile è la seguente: benzina (per 1000 km. circa) kg. 75; equipaggio (2 piloti, 1 radiotelegrafista) kg. 225; stazione radio kg. 50; passeggeri e bagagli (o merci) kg. 1500; totale kg. 2700.

I reparti di assalto della R. Aeronautica.

Nelle prime grandi manovre dell'Armata Aerea, il VII gruppo autonomo da caccia terrestre fu impiegato come reparto d'assalto in operazioni d'attacco al suolo a volo radente. La nuova forma d'impiego dei cacciatori aerei ha avuto il suo riconoscimento in un recente provvedimento.

Il supplemento N. 3 al *Giornale Ufficiale della R. Aeronautica* reca infatti la concessione di un distintivo speciale per gli aviatori appartenenti ai reparti d'assalto.

La Lufthansa accorda prezzi di favore agli studenti.

La Lufthansa, ad imitazione di quanto ha fatto l'amministrazione ferroviaria del Reich, ha accordato prezzi di favore sulle sue linee agli studenti che si recano in vacanza.

Gli interessati dovranno presentare agli sportelli di biglietteria un documento che li legittimi da parte degli istituti ai quali appartengono, e verranno così autorizzati a compiere il viaggio ad un prezzo corrispondente

a quello di un biglietto di terza classe, più il supplemento dei treni diretti. Vi è però una clausola che sembra destinata a ridurre l'efficacia della provvida disposizione. Infatti i posti destinati agli studenti a bordo dei velivoli in partenza non verranno messi a disposizione dei viaggiatori che poco prima della partenza dell'apparecchio e qualora nessun viaggiatore abbia chiesto di utilizzare i posti alla tariffa ordinaria.

Vi è da temere che lo studente preferisca, in queste condizioni, servirsi del mezzo ordinario della ferrovia.

Insegnamenti ricavati dal volo del « Do X».

Una rivista scientifica americana espone come segue gli insegnamenti che si possono ricavare dall'esperienza del «Do X»:

si può costruire un idrovolante gigante del peso lordo di 106.000 libbre, e tale idrovolante può volare;

è perfettamente possibile coordinare e mantenere in efficienza un impianto comprendente 12 motori;

i limiti delle dimensioni dell'idrovolante vengono grandemente estesi, e sebbene il «Do X» non costituisca l'ultima parola in fatto di velocità e di economia di gestione, il cammino è ampiamente aperto verso la costruzione di grandi idrovolanti;

i grandi idrovolanti si prestano benissimo alla installazione a bordo della radio e di altri accessori perfettamente come a bordo di grandi piroscafi;

la tenuta in acqua aumenta con le dimensioni;

la navigabilità, la stabilità e il *comfort* per i passeggeri aumenta anche con le dimensioni;

il disegno e la costruzione del «Do X» costituiscono un notevole fatto non perchè il «Do X» possa essere messo immediatamente in servizio proficuo, ma perchè segna la strada ai costruttori ed ai gestori delle aerolinee, e perchè dimostra in modo concludente che, entro pochissimi anni, idrovolanti di dimensioni anche maggiori si potranno costruire senza eccessive difficoltà sia dal punto di vista tecnico sia da quello commerciale.

Di conseguenza è possibile persino prevedere, e con fiducia, un prossimo regolare servizio transatlantico di idrovolanti.

Un orario internazionale dell'aeronavigazione.

La Casa Editrice Tecnopress (Via Pergolesi, 1, Milano) ha iniziato la pubblicazione dell'orario internazionale dell'aero-navigazione «*Avio*», il quale esce in fascicoli mensili di oltre 100 pagine in vendita a L. 2, mentre l'abbonamento annuo costa L. 20,30. Ogni fascicolo

contiene una cartina schematica delle avio-linee, gli orari di esse con le indicazioni delle aero-stazioni, degli idroscali, delle coincidenze coi servizi aerei terrestri e marittimi, ecc., indicazione delle tariffe, facilitazioni, condizioni generali, disposizioni assicurative, posta aerea, ecc. Precede un indice alfabetico delle avio-linee.

Un nuovo tipo di apparecchio anfibio.

Come è noto, l'idrovolante, a parità di ogni altra condizione, trasporta meno carico pagante per ogni HP di un aeroplano terrestre, perchè il sistema di galleggianti necessario per mantenerlo sull'acqua, è alquanto più pesante e presenta maggior resistenza all'aria che non un carrello di atterraggio.

Il Dott. W. Merkel, direttore della Lufthansa tedesca, ha progettato una combinazione di ala e di galleggiante che tende a sopprimere questa deficienza per l'idrovolante. L'apparecchio è un monoplano d'ala bassa, munito di due motori montati sul dorso dell'ala. Il corpo centrale ben profilato compie le funzioni di galleggiante, al posto poi dei due galleggianti esterni la sezione centrale delle ali opera in modo da garantire la necessaria stabilità laterale. Le sezioni alari esterne risalgono in modo da sfuggire il contatto con l'acqua.

Benchè le proprietà aerodinamiche delle ali non saranno così buone come quelle del tipo convenzionale, la combinazione, nel suo complesso, risulterà assai efficiente.

Per evitare ogni possibilità di danno da parte delle acque agitate, le ali sono dotate di una certa elasticità di costruzione; il bordo di uscita, per es., è in parte collegato in modo elastico con il longherone poppiero.

Un'unica ruota centrale e un pattino di coda permettono all'aeromobile di atterrare e decollare in terra.

Atterraggio di dirigibili con l'ausilio di trattori.

A Friedrichshafen sono stati effettuati degli esperimenti di atterraggio del « Graf Zeppelin » con l'ausilio di trattori. Il dirigibile scese fino a circa 30 metri da terra e lanciò le funi di atterraggio. Queste vennero fissate a delle pulegge applicate al trattore e l'aeronave fu lentamente tirata a terra e rimorchiata nel-l'*hangar* con 2 trattori. In tale modo si è potuto ridurre il personale di manovra a soli 30 uomini. Gli esperimenti hanno dato ottimi risultati.

L'aerolinea più lunga del mondo.

L'aerolinea più lunga del mondo, e cioè quella che unirà l'Inghilterra al Dominio del Sud-Africa, è ormai un fatto compiuto. Già furono date periodicamente notizie sullo sviluppo di questa importante linea, il cui ultimo tratto è stato inaugurato nel gennaio scorso.

Lungo l'itinerario sono state stabilite 27 stazioni principali e 30 intermedie; in queste ultime non si faranno soste regolari, ma solo a richiesta. Diciassette delle stazioni sono fornite di impianti radio-telegrafici, e lungo tutto il percorso di 5700 miglia, dal Cairo a Città del Capo l'apparecchio transaereo si manterrà continuamente in contatto colle stazioni a terra.

Il tempo richiesto dal viaggio per via aerea è di 11 giorni contro i 17 che si richiedono per le vie normali.

La più rapida linea aerea del mondo.

La più rapida linea aerea del mondo è senza dubbio quella che unisce Washington a Nuova York.

La compagnia Ludington Lines che l'esercisce, ha messo in servizio dei monoplani Lockheed « Orion » a carrello retrattile, che raggiungono una velocità massima di 320 chilometri all'ora.

Con questi apparecchi capaci di portare sette passeggeri ed un notevole carico di posta, si vola tra le due metropoli in 68 minuti, ad una velocità oraria di circa 300 chilometri all'ora.

L'orario prevede quattro corse al giorno nei due sensi.

L'aeroporto di Mosca.

E' stato inaugurato il primo aeroporto aperto al pubblico dall'Unione Sovietica. Questo aeroporto è destinato all'aviazione civile, la quale, fino ad ora, non possedeva che un mediocre terreno per atterraggio.

La costruzione del nuovo aeroporto ora inaugurato a Mosca è cominciata nel 1930 ed ha importato una spesa di 12 milioni di rubli.

La linea aerea delle Canarie.

Sarà prossimamente inaugurata una linea aerea che dovrà unire regolarmente la penisola iberica con le isole Canarie. Tale linea sarà, all'inizio, impiegata soprattutto per il trasporto della posta. Nel bilancio spagnuolo dell'anno prossimo figurerà un credito di oltre un milione di pesetas per sovvenzionare questa linea. La somma servirà all'acquisto dei necessari apparecchi e alla organizzazione dei servizi ausiliari. Uno degli aerodromi della nuova linea sarà istituito a Gando (Grande Canaria). Per la sua organizzazione la direzione della aeronautica civile spagnuola ha accordato una sovvenzione di duecentomila pesetas.

Progetto per un traffico aereo America-Scandinavia-Danimarca.

Secondo recenti notizie americane si progetterebbe di iniziare nell'anno prossimo un servizio aereo sperimentale fra il continente americano e la Scandinavia-Danimarca. L'itinerario di tale comunicazione aerea condurrebbe dal Canadà (Hudson-Bay) via Sund Principe Cristiano-Porto Re Oscar (Groenlandia)-Reykjavik (Islanda)-Isole di Farö (Danimarca)-Isole Shetland (Inghilterra)-Bergen-Oslo a Copenaghen.

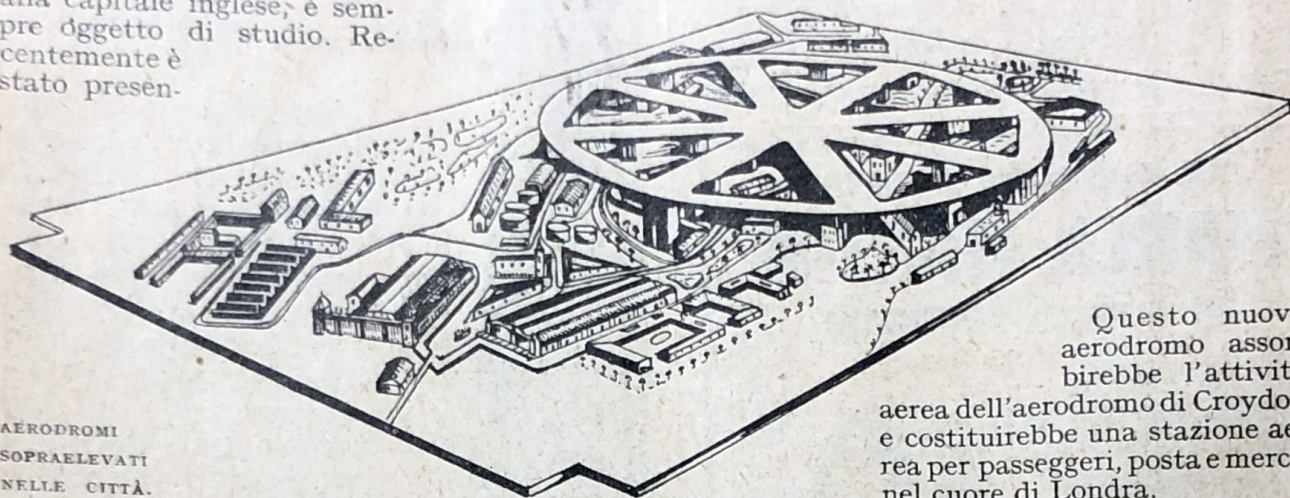
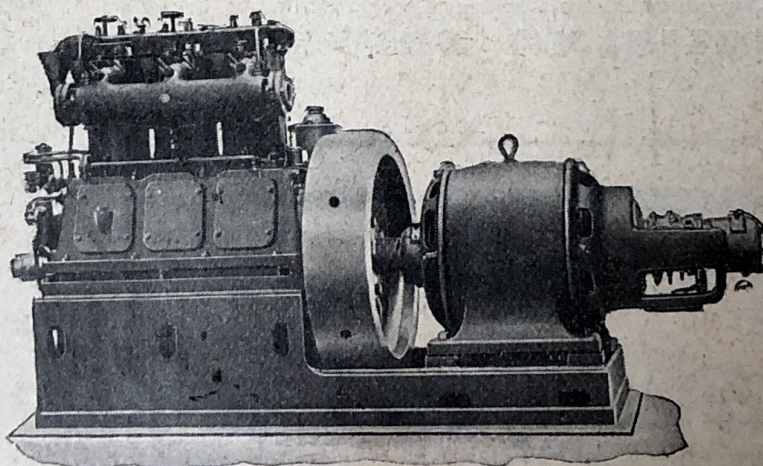
Per i tratti terrestri di tale linea sarebbero previsti dei trimotori « Ford »; non è però ancora

noto quale tipo di apparecchio sarà impiegato per i tratti marittimi della linea. La Società appositamente costituita per tale impresa, la « Transamerica Airways Co », ha la sua sede a Detroit, il che dimostra già sufficientemente la sua connessione con Ford; tale cosa viene comprovata anche dal fatto che Ford si interessa già da lungo tempo per un servizio aereo danese-scandinavo.

Aerodromi sopraelevati nelle città.

Il problema delle comunicazioni tra il centro di Londra ed i grandi aeorporti vicini alla capitale inglese, è sempre oggetto di studio. Recentemente è stato presentato da un comitato di industriali, architetti ed ingegneri, un progetto — illustrato dalla figura — per la costruzione di un aerodromo sopraelevato tra le stazioni di King's Cross e S. Pancras. La realizzazione importerebbe una spesa di 5.000.000 di sterline.

Sotto l'aerodromo, se le necessarie autorizzazioni ministeriali verranno concesse, saranno sistemati i vari impianti ed installazioni ed una nuova stazione ferroviaria verrà costruita nel luogo ora occupato dalla strada ferrata allacciante le stazioni di King's Cross e S. Pancras.

AERODROMI SOPRAELEVATI NELLE CITTÀ.

Questo nuovo aerodromo assorbirebbe l'attività aerea dell'aerodromo di Croydon e costituirebbe una stazione aerea per passeggeri, posta e merci, nel cuore di Londra.

L'Aeroporto di Anversa

E' stato, recentemente, inaugurato il nuovo Aeroporto di Anversa, grandiosa realizzazione di architettura ed ingegneria aeronautica in quanto rappresenta un vero modello di porto aereo con tutti i perfezionamenti suggeriti dall'esperienza.

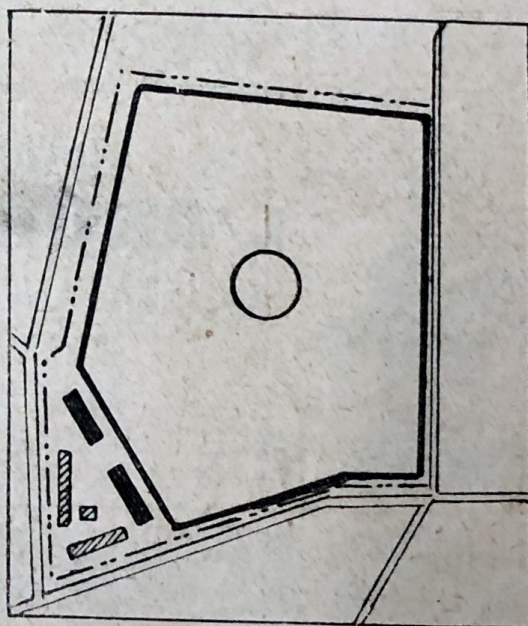
1. – AEROPORTO CON COSTRUZIONI IN LINEA ALLA PERIFERIA DEL CAMPO.

Delle soluzioni possibili nella creazione di una base aerea, e cioè con le costruzioni *in linea*, a *nucleo centrale*, a *quarto di torta* e ad *angolo morto*, l'architetto progettista Jasiviski ha preferito l'ultima, come quella che meglio si adatta alla necessità del traffico perchè lascia interamente sgombra l'area destinata all'arrivo ed alle partenze degli aerei e che più di ogni altra offre tutte le possibilità di sviluppo e di ampliamento.

2. – AEROPORTO CON COSTRUZIONI NELL'INTERNO DEL CAMPO (A QUARTO DI TORTA).

A chiarimento dei lettori, e perchè possano orientarsi intorno alle caratteristiche che distinguono i quattro tipi di base aerea prospettati, diamo qui i disegni in pianta.

Particolare caratteristica degli impianti dell'Aeroporto di Anversa è appunto quella di rendere possibile ogni accrescimento o modificazione per far fronte allo sviluppo avvenire del traffico; caratteristica saggiamente imposta nelle norme di concorso per il progetto in quanto le più audaci previsioni formulate anni addietro sono state largamente superate dalla realtà d'oggi.

3. – AEROPORTO CON COSTRUZIONI NEL CENTRO DEL CAMPO.

4. – AEROPORTO CON COSTRUZIONI «AD ANGOLO MORTO».

Ad esempio gli *hangars* sono costruiti in modo da potersi, con minima spesa, allungare con travatura normale di cinquanta metri. La parete ultima dell'*hangar* è una parete mobile che può spostarsi e costituire la chiusura di ogni nuova travatura aggiunta.

Un occhio meccanico per il volo nella nebbia.

Alcuni ingegneri della General Electric Company di New York hanno ideato e costruito un «occhio meccanico» per velivoli,

capace di avvertire ogni faro aviatorio sulla rotta, ad una distanza di due miglia, in una nebbià densa. Il dispositivo, che fu descritto al circolo degli ingegneri di Dayton (Ohio), implica l'uso di cellule fotoelettriche. Esso è montato in due parti sulla coda dell'aeroplano. Allorchè l'aeroplano si approssima ad un faro, il dispositivo indica mediante una serie di segnali se il faro si trova a destra o a sinistra dell'aeroplano, e, mediante altra serie di segnalazioni, se l'aeroplano si avvicina o si allontana dal faro. Le due serie di segnalazioni, combinate con le registrazioni di quota dell'altimetro, rendono possibile al pilota il calcolo esatto del suo atterraggio. L'« occhio » può essere orientato in guisa da scegliere fra centinaia di altri il faro desiderato, e ciò in relazione semplicemente al ritmo particolare di intermittenza del faro stesso.

Per lo sviluppo del traffico aereo in Inghilterra.

Una notevole innovazione sarà introdotta nei disegno degli aeroplani da servizio inglesi. Le aerolinee imperiali hanno infatti ordinato una flotta di 8 monoplani a 4 motori con 17 posti per il servizio Cairo-Citta del Capo.

Finora tutti gli apparecchi da servizio inglesi sono stati biplani. I nuovi apparecchi, che svilupperanno una velocità di 145 miglia all'ora, saranno i più veloci plurimotori delle stesse dimensioni che esistano finora: le ali e la carlinga saranno costruiti interamente in acciaio.

Traffico aereo atlantico con l'Europa occidentale.

Un altro progetto che ha per mira l'istituzione di un traffico aereo transatlantico, verrà realizzato, almeno in parte, nel corrente anno; tanto più che gli apparecchi previsti per tale servizio sono già pronti o in costruzione. L'impresa, pure costituita appositamente per tale servizio, ha per direttore Charles Lindberg.

Il punto di partenza di questa comunicazione aerea transatlantica sarebbe la città di Charlestone nello Stato di Carolina. Da Charlestone gli apparecchi voleranno fino alle Bermude (km. 1400), quindi alle Azzorre (km. 2300), e la terza tappa sarà Lisbona (km. 1500). Da Lisbona sarebbe stato progettato di lasciare eseguire il servizio di coincidenza con le varie capitali europee dalla sola « Imperial Airways Ltd. ».

Per il primo tratto della linea, cioè Charlestone-Bermude, furono ordinati degli apparecchi del tipo Sikorsky di cui uno è stato ultimato recentemente. Trattasi dell'anfibio Sikorsky « S. 40 » quadrimotore, con una potenza motrice totale di 2300 HP ed un peso in volo di 15 tonnellate. Sul tratto fino alle Bermude questo apparecchio potrebbe trasportare circa 1500 kg. di carico utile, cioè 10 passeggeri, posta e merce. Dai risultati che si otterranno dai voli di prova attualmente in corso in America, dipenderà se il

servizio — almeno sulla prima tappa — potrà essere iniziato nel prossimo anno. Il proseguimento della linea fino in Europa dovrebbe avvenire più tardi, quando si saranno raccolte esperienze sufficienti.

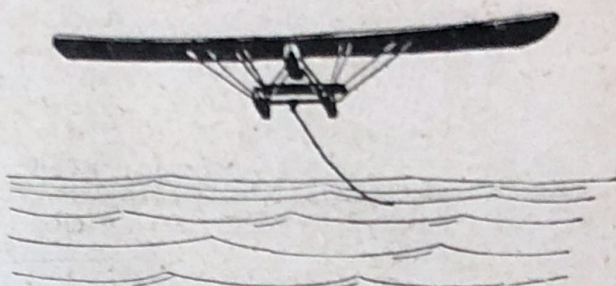
Per lo studio della stratosfera.

Lo Stabilimento Short Bros in Inghilterra sta facendo dei preparativi per una prossima ascensione in aerostato che si propone indagini di natura rigorosamente scientifica. Il pallone trasporterà un globo ermeticamente sigillato e munito di un apparato per la respirazione artificiale che permetterà agli aeronauti di rimanere senza danno nella regione atmosferica delle altissime quote.

Bilancio dei viaggi del dirigibile « Graf Zeppelin ».

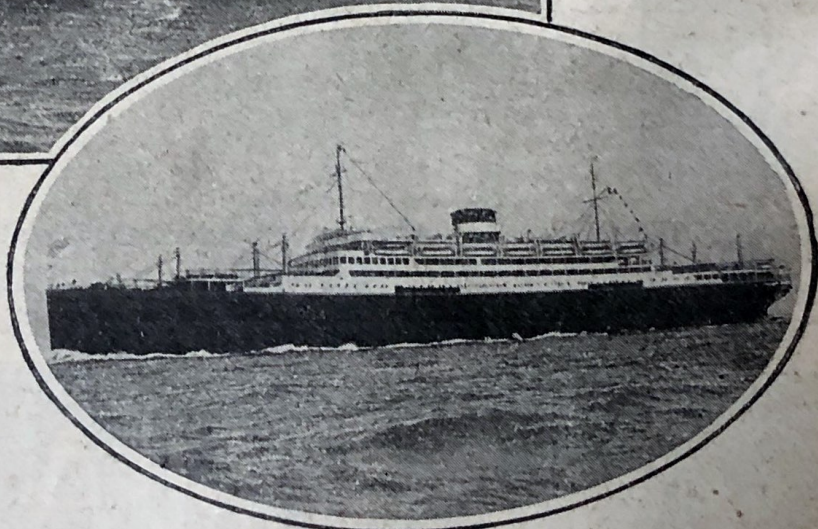
Da una statistica compilata dalla società « Zeppelin Luftschiffbau » risulta che il dirigibile tedesco « Graf Zeppelin » ha finora eseguito 232 viaggi con un totale di 3588 ore di volo, e 349.827 chilometri. A bordo hanno viaggiato 15.472 persone di cui 8778 passeggeri. La merce trasportata — compreso l'equipaggiamento per il volo polare — ammonta a 33.147 kg., la posta a 11.899 kg. Il carico utile totale trasportato ammonta a kg. 195.447, mentre il carico totale inerente al funzionamento dell'aeronave ammontò a 3.788.890.

Volo a vela sul mare.

E' stato sperimentato nel Golfo di Trieste un apparecchio per il volo a vela munito di galleggianti in modo da consentire il decollo e l'ammaraggio sull'acqua.

L'apparecchio è stato costruito dal Cav. Borghese Negretto in collaborazione con l'Ing. Pinami ed è stato denominato « Idroala Borghese ».

Il velivolo ha decollato alla velocità di 22 km.-orari con un vento frontale inferiore ai 5 km.-orari, trainato da un motoscafo. Abbandonato il cavo di rimorchio l'idroala ha compiuto un volo di circa 65 secondi ammarando poi regolarmente sullo specchio marino.

s/s. Conte Grande (1)

m/n. Augustus (2)

m/n. Vulcania (3)

LINEA NORD AMERICA.

Le navi ***Augustus, Roma, Conte Grande, Conte Biancamano*** *effettuano il seguente itinerario:*

(1) (2) GENOVA - VILLEFRANCHE (NICE) - NAPOLI - GIBILTERRA - NEW YORK.

Le navi ***Saturnia e Vulcania*** *effettuano il seguente itinerario:*

(3) TRIESTE - NAPOLI - CANNES - NEW YORK.

LINEA SUD AMERICA.

Le navi ***Duilio, Giulio Cesare, Conte Verde*** *effettuano il seguente itinerario:*

GENOVA - VILLEFRANCHE (NICE) - BARCELLONA - BRASILE - PLATA.

Le navi ***Belvedere e Martha Washington*** *effettuano il seguente itinerario:*

TRIESTE - NAPOLI - BRASILE - PLATA.

NAVIGAZIONE

Il varo di una motonave e una nuova linea celere per l'America Latina.

Il 27 dicembre aveva luogo al cantiere navale triestino di Monfalcone il varo della motonave *Neptunia* della Cosulich, una delle due che saranno adibite ai servizi celeri tra l'Italia e i porti dell'America Latina.

La *Neptunia* è del tipo a sovrastrutture complete (poppa da incrociatore e prora inclinata) e sarà attrezzata con due alberi e una sola ciminiera. Le sue caratteristiche principali sono: lunghezza metri 179,73, larghezza fuori ossatura metri 23,32, puntale al fianco del ponte A metri 16,37, immersione a pieno carico metri 8,38, dislocamento tonnellate 22.000, stazza lorda tonnellate 20.000, velocità in navigazione normale 19 miglia, apparato motore Diesel su quattro assi della potenza di 19.000 cavalli-asse.

La *Neptunia* entrerà in linea nel settembre 1932.

La seconda nave destinata al servizio celere con l'America Latina sarà l'*Eridania*, che entrerà in servizio nella primavera del 1933. Partendo da Trieste, la linea toccherà Spalato, Patrasso, Napoli, Gibilterra, Pernanbuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Ayres. La durata del viaggio da Trieste a Buenos Ayres sarà di 18 giorni, da Napoli di 15 giorni e dalla Spagna di 13 giorni. Il tratto oceanico Europa-Brasile sarà di circa 7 giorni.

Gli alloggiamenti consisteranno in una « Cabin Class » (classe unica) di circa 180 posti, una terza distinta per 270 posti e una terza classe in cabina e cameroni di 1100 posti. La Cabin Class sarà la più alta classe a bordo, arredata con molto *comfort* e semplicità moderna. La terza classe avrà una propria passeggiata con salone da pranzo, sala da musica, piscina, ecc.

L'apparato motore della motonave *Neptunia* sarà costituito da quattro motori Sultzer che trasmetteranno alle quattro rispettive eliche una potenza complessiva di circa 19.000 cavalli-asse, mentre l'apparato motore dell'*Eridania* sarà costituito da quattro motori Fiat sviluppanti le stesse potenze.

Cacciatorpediniere varato a Sestri Ponente per la Marina greca.

Il 20 dicembre u. s. è stato varato nei cantieri navali di Sestri Ponente il cacciatorpediniere *Spetsai* costruito per conto della Marina ellenica. Esso presenta le seguenti caratteristiche: lunghezza metri 94,95, larghezza 9,60, altezza 6,03, dislocamento tonnellate 1450; l'apparato motore è costituito da due gruppi di turbine servite da 4 caldaie alimentate da combustibile liquido e capace di sviluppare una forza di 20 mila cavalli asse, così da imprimere alla nave una velocità oraria di 40 miglia.

Incremento di traffico nel porto di Genova.

Nell'assemblea del Consorzio autonomo del Porto, tenutasi il 4 dicembre u. s., il presidente Marchese Negrotto di Cambiaso ha riferito, tra l'altro, sul movimento commerciale del Porto nei primi 10 mesi dell'anno esponendo le seguenti cifre: navi arrivate e partite 8313 con una stazza netta di 16.902.766 tonnellate; passeggeri arrivati e partiti 124.738; merci sbarcate 4.855.495 tonnellate; merci imbarcate tonnellate 1.128.181; vagoni caricati e scaricati 341.679 con un totale di merci di tonnellate 4.363.036.

Benchè le cifre suesposte denotino una contrazione di traffici rispetto al 1930, tuttavia in questi ultimi mesi si nota un confortante miglioramento. Per quanto riguarda il movimento delle merci dell'entroterra estero e il transito per il Porto, è degno di nota l'aumento di tonnellate 5072, nei confronti del 1930, dovuto principalmente al transito di cereali per la Svizzera che quest'anno ha raggiunto la cifra di tonnellate 64.017.

L'istituzione di premi di navigazione.

La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il R. Decreto-Legge 21 dicembre 1931 con cui, a decorrere dal 1° gennaio 1932 e per la durata di un anno, è concesso un premio di navigazione per le navi mercantili nazionali adibite esclusivamente al trasporto di merci giusta l'articolo 5 del regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, approvato con R. Decreto 10 agosto 1928.

Per le navi a propulsione meccanica (piroscafi, motonavi, motovelieri e velieri con motore ausiliario) di età non superiore a un anno, il premio è stabilito per ogni tonnellata di stazza lorda e per ogni miglio percorso, nella seguente misura: lire 0,0025 per le prime 1500 tonnellate; lire 0,00125 per le successive, sino a 2500; lire 0,0008 da oltre 2500 fino a 4000 tonnellate; lire 0,0002 oltre 4000 tonnellate. Alle navi di età superiore a un anno spetta il premio di cui sopra moltiplicato per il coefficiente $0{,}99 \times n$ in cui « n » rappresenta il numero di anni di età della nave.

Il premio è corrisposto per non oltre 18.000 miglia per le navi sino a 1500 tonnellate di stazza lorda; fino a 30.000 miglia per le navi da 1500 a 2500 tonnellate; e fino a 40.000 miglia per le navi di stazza lorda superiore a 2500 tonnellate. Per i piroscafi e le motonavi, i percorsi effettuati fra un porto e l'altro del Regno saranno computati per due terzi. Per le navi a vela, il premio è stabilito nella misura di lire 20 per ogni tonnellata di stazza lorda.

Il premio non è dovuto per i piroscafi e le motonavi di stazza lorda inferiore alle 100 tonnellate e per i velieri, i velieri a motore ausiliario e i motovelieri di stazza lorda inferiore a 50 tonnellate. Sono anche escluse dal premio le navi addette ai servizi marittimi sovvenzionati e quelle di età superiore ai 12 anni acquistate all'estero posteriormente alla pubblicazione del presente Decreto.

Anno XXXVIII — **Sommario del Fascicolo di Febbraio** — **N. 2**

Abbonamento per il 1932: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

ASSOCIAZIONE AL T.C.I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10
ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921, N° 610 - ROMA: VIA MARGHERA 2, ANGOLO VIA MAGENTA

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVIII - N. 2

Questo fascicolo si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 81 alla 160 e del notiziario dalla pag. 41 alla 80.

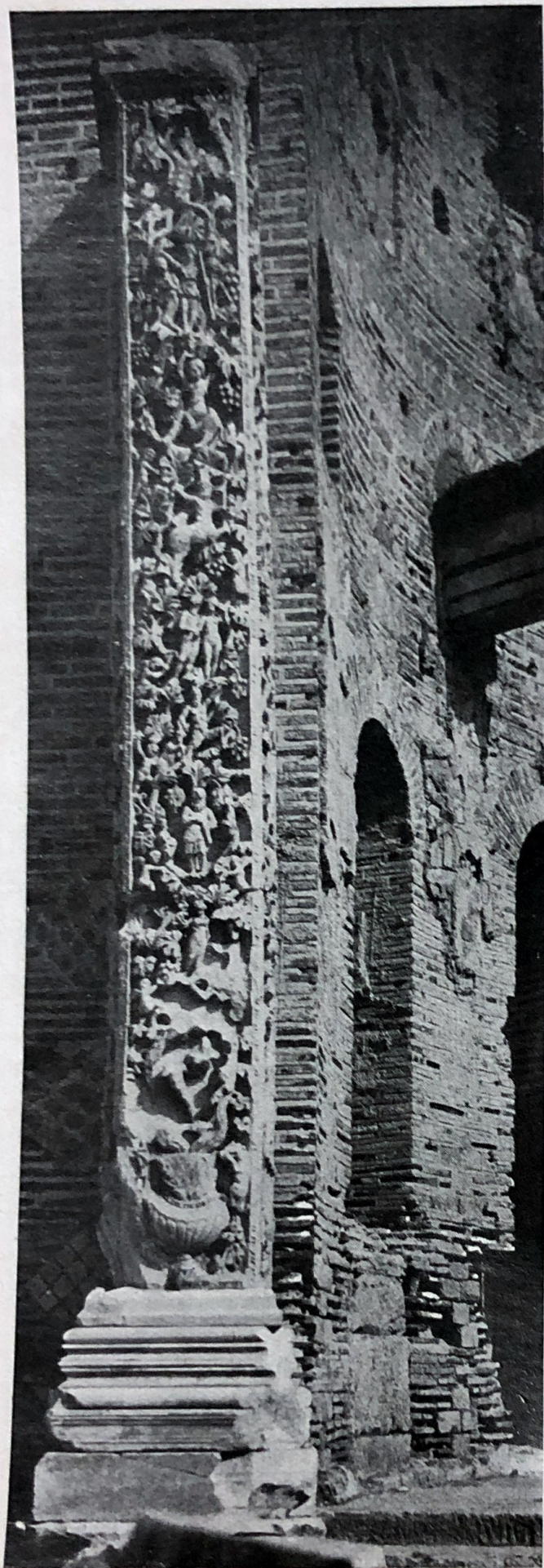
Febbraio 1932
(Anno X)

L'ARTE ROMANA NEL MONDO

Il famoso verso oraziano:

> Graecia capta ferum victorem cepit et artes
> intulit agresti Latio

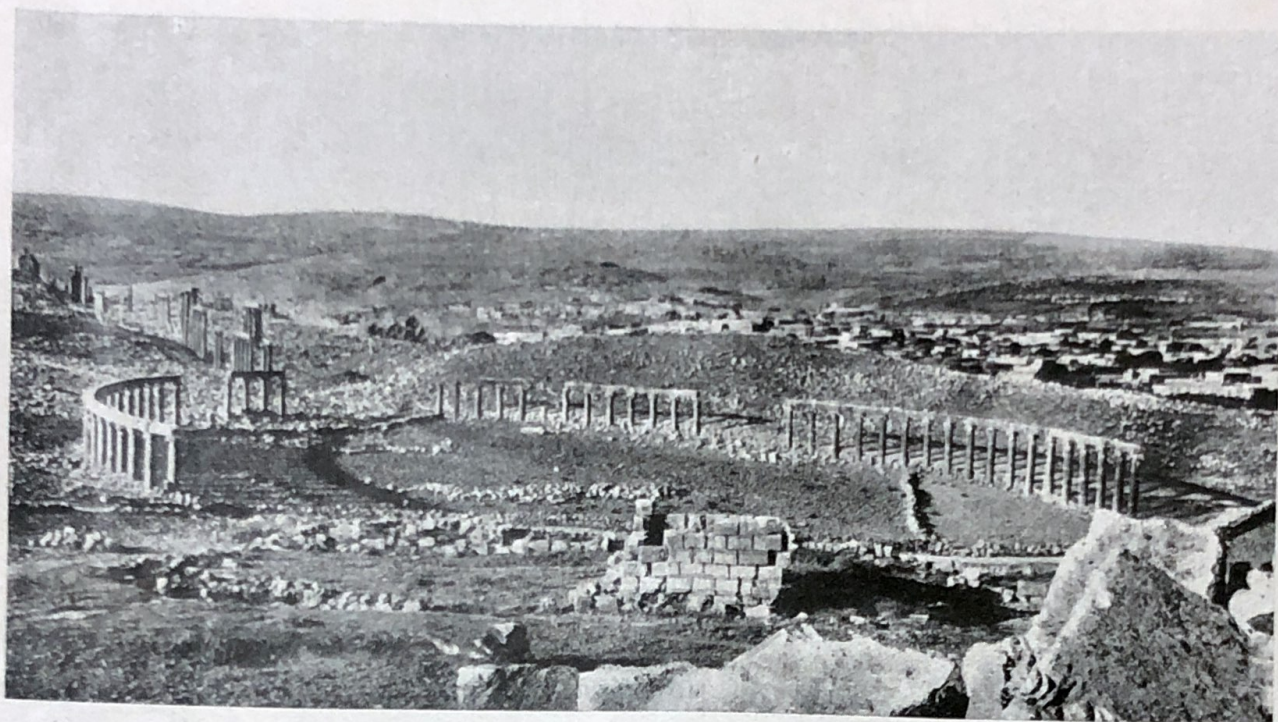
servì per lungo tempo di sostegno a coloro che, negando all'arte romana ogni lampo di originalità, facevano di essa una semplice tarda derivazione, anzi addirittura una degenerazione o corruzione, dell'arte greca. Oggi che l'uno e l'altro campo sono stati studiati con maggiore imparzialità di giudizio, e che le molteplici scoperte nel suolo d'Italia hanno rivelato quanto lo spirito italico portò di proprio e di originale sul tronco dell'arte venuta da fuori, pochi forse sarebbero ancora coloro che accetterebbero per buono un tale giudizio, che è implicitamente una severa condanna. Comunque, quali che siano stati gli apporti esterni e quali i germi sviluppatisi spontaneamente, certo è che attraverso un'elaborazione attiva e feconda Roma finì per farsi un'arte sua propria, verace espressione del suo spirito e del modo con cui questo riguardava le cose esteriori; un'arte quindi chiara, solida, non lanciata alla ricerca ed all'espressione di ideali che per la loro altezza fossero troppo lontani dalla realtà della vita, ma che questa riflettesse con fedeltà, ed allo stesso tempo con nobiltà.

E quest'arte, al pari della sua religione e della sua lingua, Roma portò poi dovunque ella estese il suo dominio: l'impero ne segnò pertanto la più larga diffusione in tutte le provincie del Mediterraneo. Conviene tuttavia osservare che, al pari appunto della religione e della lingua, anche l'arte non fu da Roma imposta ai popoli sottomessi in modo tale da annullare quanto essi potevano aver già creato od erano per creare di originale. Dove venne a trovarsi in un ambiente che già, attraverso una tradizione secolare, aveva elaborato e condotto a perfezione altri schemi, come in Grecia e in Oriente, l'arte romana si innestò su tali schemi, assimilandoli in parte, in parte adattandosi ad essi. Dove invece si trovò a contatto di popoli nuovi, sveglianti si allora

LEPTIS MAGNA.
PILASTRO SCOLPITO DELLA BASILICA SEVERIANA.

allora alla civiltà, essa conservò quasi intatte le sue forme: tuttavia anche qui non mancò in generale di accogliere qualche elemento locale. Errerebbe infatti chi credesse essere stata l'arte romana, dall'Oriente all'Occidente e dal Mezzogiorno al Settentrione del vasto impero, una monotona ripetizione di tipi, tutti eguali in una immutabile rigidità: se così fosse, noi non sentiremmo, avanti ai molti monumenti che essa ci ha lasciati, alcun palpito di vita e di commozione: chè ognuno di essi non potrebbe non apparirci, in tanta varietà di paesi e di popoli, come una cosa esotica, in stridente disarmonia con l'ambiente circostante. Invece non è così: sulle coste dell'Africa o lungo le rive del Reno e del Danubio, nelle fertili vallate della penisola iberica o nel deserto di Siria e di Arabia, il monumento romano ci appare ovunque come una cosa viva, come un prodotto spontaneo che ha la sua radice nel suolo e nell'anima del paese, ed è germogliato da esso e per esso: si è che l'arte romana ha, è vero, da un lato qualcosa di fisso ed immutabile, ma non perchè così si sia voluto per forza, bensì perchè fisse ed immutabili sono alcune più profonde esigenze dello spirito umano, ed essa ha d'altro lato elementi che variano e si tramutano a seconda dei luoghi e dei popoli, perchè di ognuno di questi segue i gusti e le tendenze.

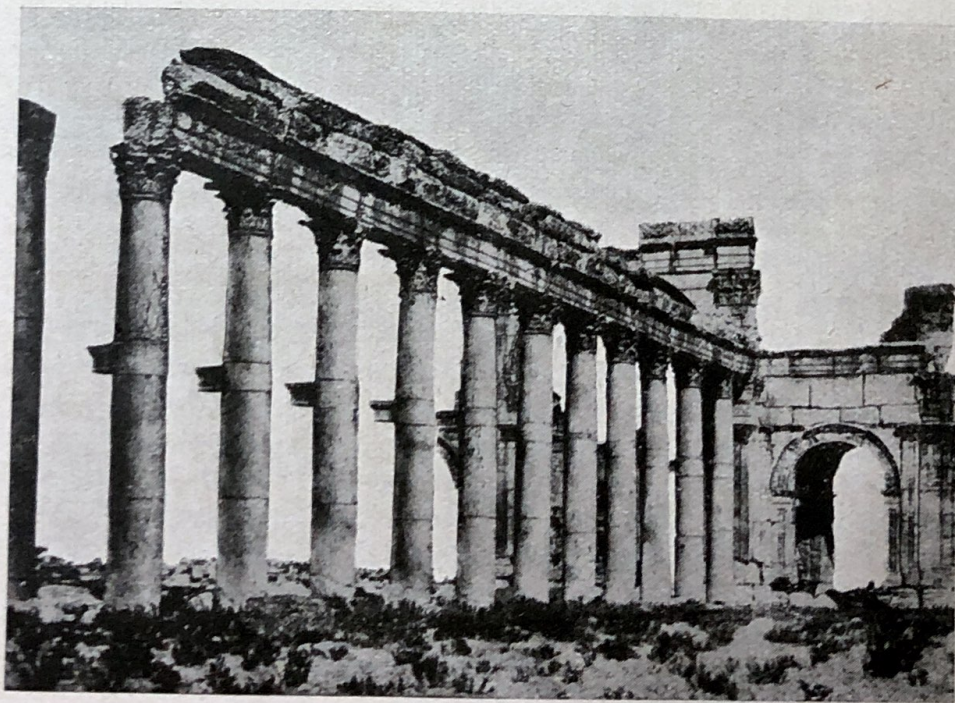
Fra i prodotti delle arti maggiori, i monumenti architettonici sono quelli che con più chiara evidenza ci rappresentano questa attività artistica dei Romani nelle provincie, sia perchè ci sono stati conservati meglio e in maggior numero degli altri, sia perchè essi sono veramente la più diretta espressione dell'arte di Roma: i monumenti di scultura sono pure copiosi, ma i più di essi, e forse anche i più rappresentativi, sono quelli di carattere funerario, nei quali, come in monumenti privati, lo spirito romano non ha potuto non fare maggior parte allo spirito ed ai gusti delle popolazioni locali; pochi sono i prodotti della pittura, per la difficoltà della conservazione; più numerosi i mosaici, nei quali tuttavia è minore varietà di motivi.

⁂

Nelle provincie Roma non portò soltanto tipi di monumenti isolati, ma introdusse anche un tipo suo proprio di sistemazione edilizia delle città. Non è qui il caso di ripren-

GERASA IL FORO.

dere la questione circa l'origine prima di questo tipo a pianta quadrangolare, con strade intersecantisi ad angolo retto, e nel mezzo il centro naturale della vita cittadina: il foro con la basilica e il tempio: certo è che Roma adottò tale tipo come proprio, e sia che si trattasse di trasformare e di rinnovare nuclei abitati già esistenti, sia soprattutto che occorresse fondarne di nuovi, gli uni e gli altri essa di solito tracciò sulla base di siffatta pianta regolare.

Le successive, molteplici e turbinose vicende di molte delle città così disegnate dai Romani non sono riuscite a cancellare la prima disposizione che questi avevano loro data: a Londra nel cuore della City, a Parigi fra il Pantheon e l'isola di S. Luigi, a Colonia, intorno alla chiesa che ancora oggi reca il nome di S. Maria in Capitolio, la rete stradale segue tuttora il tracciato della antica: e gli esempi, sia pure meno appariscenti, potrebbero ancora essere addotti in gran numero.

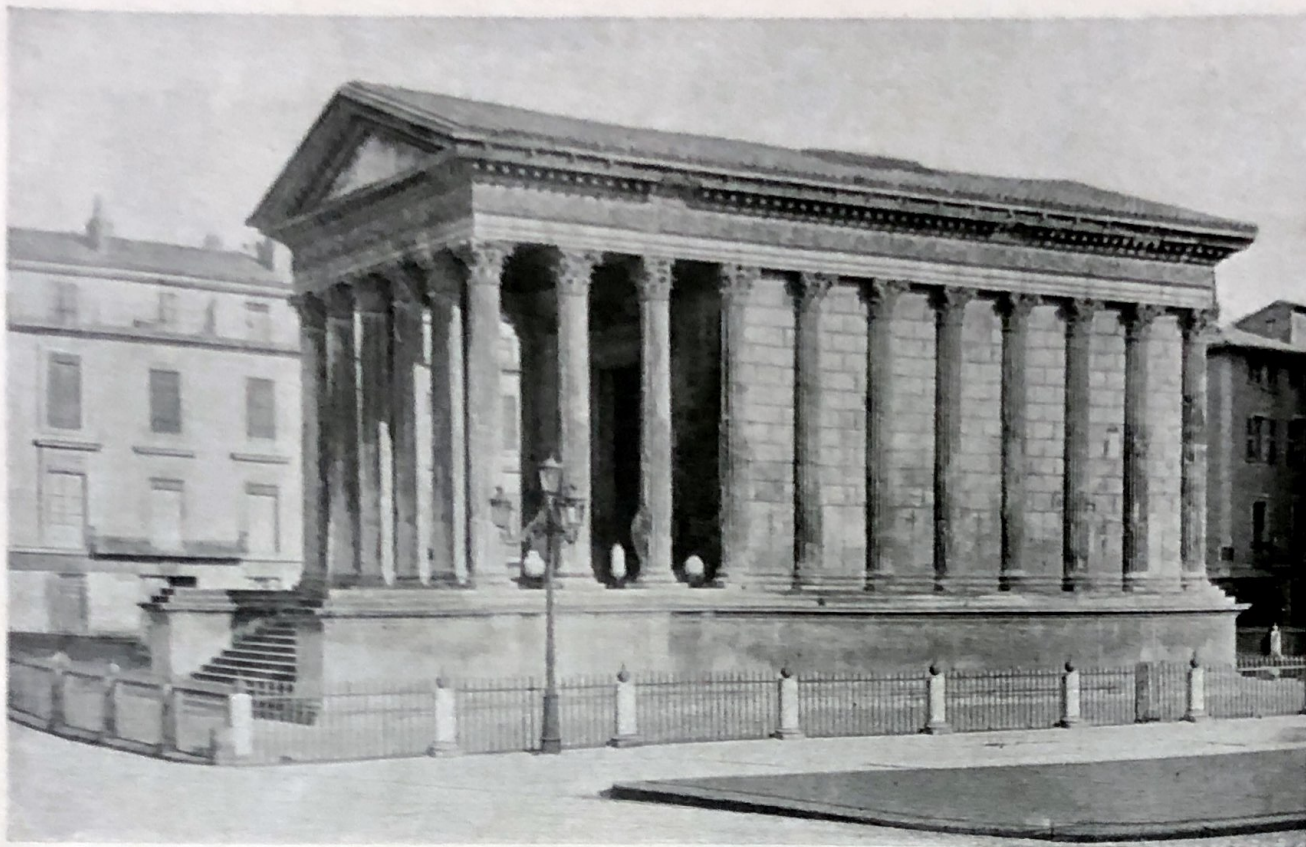
Centro di ogni città era il foro, piazza circondata da portici a colonne, di solito quadrangolare, ma talvolta anche di pianta più irregolare, per le irregolarità del terreno; per avere un'idea esatta della disposizione di tali piazze conviene naturalmente cercarle in quelle città, che, abbandonate dopo l'età antica,

PALMIRA - COLONNATI.

hanno potuto conservarsi non tanto nei monumenti singoli, quanto nel loro complesso. Così nelle numerose città morte dell'Africa, così in quelle dell'Asia Minore e della Siria: uno fra tutti mi piace ricordare di questi fori: quello di Gerasa in Palestina, dove i colonnati laterali si incurvano a formare due ampi emicicli, nel modo stesso (tanto che l'uno sembrerebbe copiato sull' altro) con cui molti secoli più tardi G. Lorenzo Bernini girerà avanti la Chiesa di S. Pietro i due colonnati immortali. Sul foro sorgeva la basilica, edificio civile destinato alla trattazione dei pubblici affari e alle adunanze giudiziarie: grande sala ad una o a due absidi, divisa a navate nell'interno, nel tipo che si fisserà poi normale per le basiliche cristiane. A Leptis Magna, la nostra più bella città romana dell'Africa, lo scavo va ora restituendoci uno degli esempi più belli di tali basiliche: una vasta sala di circa 100 metri di lunghezza e quaranta di larghezza, con colonne di granito egizio, e pilastri monoliti scolpiti a rilievo profondo; le absidi sono guarnite da nicchie sovrapposte a più ordini, con timpani sorretti da colonne sopra mensole, in un movimentato giuoco di linee spezzate, di aggetti, di chiaroscuri, che è il prodotto di una fantasia così esuberante come quella di cui diedero nel Seicento magnifica prova gli architetti, ai quali, senza ormai più alcun sottinteso senso di dispregio, diamo l'appellativo di barocchi.

CUICUL (ALGERIA) - TEMPIO.

Siffatta eguale sovrabbondanza di decorazione troviamo, oltrechè in alcuni edifici dell'Africa, dell'età fra gli Antonini e i Severi, anche nelle città dell'Asia, dove all'esuberanza decorativa si aggiunge la colossale monumentalità delle proporzioni: non v'ha chi non conosca, almeno per fama, le costruzioni di Eliopoli, oggi Baalbek, in Siria, il cui tempio maggiore, con le costruzioni annesse, copre un'area di 290 metri per 210, con colonne di diciotto metri di altezza; o quelle di Palmira, che nella solitudine del deserto alza templi, sepolcri e colonne a centinaia, una volta fiancheggianti lunghe strade porticate, simili a quelle, di cui purtroppo non ci rimane che il ricordo, per le quali per sei chilometri di lunghezza passeggiava la folla cosmopolita di Antiochia sull'Oronte.

Assai più semplici e rudi ci si palesano le costruzioni delle città situate lungo e presso le difese del Reno e del Danubio, o vicino alla città militare della Britannia; a Treviri, che pure — residenza imperiale per qualche tempo, e posta com'era in regione fertile ed amena — conobbe agi e ricchezze, la *porta Nigra* ha un aspetto di fortezza, nuda e severa, senz'altro abbellimento che quello delle linee architettoniche.

Un più giusto equilibrio, apparente nella eleganza e nella sobrietà delle forme, ci mostrano gli edifici della Gallia meridionale e della Spagna, provincie di più antica e più profonda romanizzazione: un gioiello di proporzioni e di decorazione è la *Maison Carrée* di Nî-

NÎMES - LA MAISON CARRÉE.

mes. Nella Grecia, ad Atene, gli artisti non possono naturalmente sottrarsi al fascino della vecchia arte gloriosa: e quando architetti romani — prima un Cossuzio, chiamato in Grecia sul principio del II sec. a. C. da Antioco di Siria, poi un altro a noi sconosciuto, al tempo di Adriano — continuano e conducono a termine la costruzione del gran tempio di Giove Olimpio, iniziato fin dal tempo dei Pisistratidi, essi non possono non tenersi alle forme tradizionali.

Ma l'ignoto architetto, forse il medesimo che compì l'Olimpieo, cui Adriano commissionò di disegnare l'arco monumentale che doveva dividere la vecchia Atene di Teseo dalla nuova Atene romana, volle insieme congiungere la forma più caratteristica dell'architettura ellenica, l'architrave piano, con la forma più caratteristicamente romana, l'arco.

L'arco e la vòlta, con tutte le loro più varie e ardite applicazioni, sono infatti le glorie di cui l'architettura romana ha soprattutto improntato nelle provincie le sue creazioni più rappresentative. Dovunque la vita civile fiorisse, certi edifici, fatti per gli agi e gli svaghi, come terme e fontane, teatri, anfiteatri e circhi, non mancavano mai: munificenza imperiale e mecenatismo di privati si accordavano insieme per farli più belli e più ricchi, e grandiosi eran sempre, sì che sempre più facilmente di altri edifici hanno vinto i tempi. Essi sono tanti che non è possibile numerarli: basterà ricordare le terme di Treviri, complesso raggruppamento di sale a cupola e di palestre e di vasche, e quelle di Bath, l'antica *Aquae Sulis,* in Inghilterra, che nel nome conserva il ricordo della sua origine, o infine quelle di Thamugadi e di Leptis Magna, dove, sotto i raggi ardenti del sole africano, l'acqua doveva attrarre i corpi con più irresistibile fàscino. Magnifiche mostre d'acqua erano i ninfei di Side in Panfilia e di Lambaesis in Africa: l'acqua vi era recata sovente da lungi, talvolta con canali sotterranei, ma più spesso con acquedotti ad archi, modellati su quelli che attraverso la campagna di Roma portavano alla capitale l'acqua dei monti di Alba e di Tivoli: opera di ingegneria, ma insieme anche opera d'arte, tanto sono perfette ed agili le linee degli archi, gettate arditamente sopra larghe vallate o sopra paurosi burroni: tali gli acquedotti di Tarragona e di Segovia e di Nîmes, il famoso *pont du Gard,* tali quelli di Aspendo in Panfilia e di Smirne, costruito dal padre dell'imperatore Traiano, mentre era proconsole di Asia.

TERRAGONA - ACQUEDOTTO.

Nei teatri, anfiteatri e circhi l'arco serviva di solito soprattutto a decorare l'esterno, a sorreggere in file sovrapposte le gradinate per gli spettatori: l'esempio ne era stato dato a Roma dal teatro di Marcello e dall'Anfiteatro dei Flavi, e nelle provincie tale esempio si ripeteva ad Arles, a Nîmes, e el Giem, in Tunisia, dovunque non v'era una disposizione naturale del terreno, che potesse far risparmiare così alte e costose sostruzioni. Ma nei teatri delle provincie, come in quelli di Orange e di Aspendo, abbiamo conservato anche ciò di cui a Roma non ci resta esempio, cioè la monumentale costruzione della scena, edificio altissimo e adorno, soprattutto all'interno, di una fastosa decorazione architettonica.

Ma l'arco, fatto monumento a sè ed innalzato a ricordo di trionfi imperiali o di illustri personaggi, adorno di statue e di rilievi commemorativi, sì che insieme si fondono architettura e scultura, è ancora si può dire il monumento più caratteristico della romanità. Uno studioso straniero, raccogliendo il ricordo di tutti quelli di cui si hanno resti monumentali più o meno ampi, ne contò fra tutte le province, sessantanove, di cui ben ventisette solo nell'Africa: il numero si è già accresciuto da allora, e va via via aumentando: è di questi mesi la scoperta di un altro arco, tanto per ricordare l'ultimo, a Leptis. Sulla base del concetto fondamentale, di straordinaria semplicità, l'architettura romana seppe intessere le più disparate variazioni: fece l'arco a uno o a tre fornici, raramente a due; guarnì le fronti di lesene appena appena rilevate o ne accrebbe l'effetto, con forti risalti di chiaroscuro, mediante colonne in aggetto ed architravi sporgenti; variò le superficie con nicchie e con medaglioni, distese sugli attici rappresentazioni a rilievo. Finalmente moltiplicò le fronti da due a quattro, facendo dell'arco un propileo monumentale, sui cui pilastri, disposti in quadrato, alzò con ardita risolutezza una cupola circolare od ottagonale.

Case e sepolcri compiono il quadro dell'architettura romana nelle provincie: in essi i gusti locali, le particolari esigenze climatiche delle regioni, le tradizioni delle varie stirpi non possono naturalmente non influenzare la forma architettonica e la decorazione; tuttavia anche in essi l'insegnamento venuto da Roma riesce a dare un'impronta di unità, che

(*fot. Alinari*)

ATENE - ARCO DI ADRIANO E OLIMPIEO.

ASPENDO (ASIA MINORE) - ACQUEDOTTO.

tanto più meraviglia quanto appunto più vari e contrastanti sono quei gusti, quelle esigenze e quelle tradizioni.

Naturalmente l'impronta di Roma diviene prevalente quando romani sono coloro che case e sepolcri costruiscono per sè. Il palazzo che Diocleziano si preparò a Spalato, sulla riva dove era nato, per potersi ivi un giorno ritirare, come infatti fece, quando fosse stanco del trono, è romano nella forma generale, che ripete, con le opportune modifiche, quelle di un accampamento: nè questo carattere di romanità, che si rivela nella grandiosità, sia pure un po' greve, dell'insieme, viene cancellato od attenuato dai motivi particolari innestati nella costruzione dagli architetti, molto probabilmente orientali, che vi lavorarono.

Un ricordo, anzi una copia, potrebbe dirsi, del sepolcro di Metella sull'Appia, è il mausoleo che un ignoto romano, rivestito di *imperium*, si costruì sulla spiaggia di Adalia in Panfilia, scolpendo ai lati della porta le dodici verghe con la scure, in modo analogo a quello con cui le vediamo rappresentate sul cosiddetto sepolcro consolare di Palazzolo sul lago di Albano. Ma, senza giungere anche a tale perfetta ripetizione di forme, non meno efficace derivazione dai tipi di sepolcri romani hanno le tombe di carattere monumentale, che si incontrano nelle province, specie in quelle che da più antica data e più profondamente risentirono l'opera civilizzatrice di Roma: intendo dire la Spagna, l'Africa, la Gallia.

Meno rappresentativi dei monumenti dell'architettura sono quelli della scultura, della pittura e del mosaico. Nei primi, più spesso di carattere privato che pubblico, i motivi locali si innestano largamente nei motivi più propriamente romani. Se tuttavia v'è una classe di monumenti, che potremmo dire ufficiale o in più stretta connessione con la vita politica, militare e religiosa romana, in cui l'elemento locale scompare o perde di espressione fin quasi ad annullarsi, d'altro lato è certo che anche nei monumenti privati, fra cui eccellono, per numero e significato, i monumenti funerari, lo spirito romano si fece parimenti sentire, talvolta anche con viva efficacia: onde noi non possiamo durante i secoli dell'impero, e forse anche per qualche secolo dopo, parlare nè di arte gallica o africana, nè di arte egizia o siriaca, bensì di arte romano-gallica, ed egizio-romana, e in generale di arte romano-provinciale: campo interessante di studio ed ancora fecondo di risultati forse non sospettati: chè in esso de-

EL GIEM (TUNISIA) - ANFITEATRO.

ve con molta verosimiglianza ricercarsi, soprattutto fuori d'Italia, il terreno ove si sviluppò e maturò l'arte romanica e gotica dei secoli posteriori, alla stessa guisa che nel latino volgare fu il germe delle lingue romanze.

Tra i monumenti di scultura di carattere ufficiale occorre ricordare innanzi tutto i numerosi ritratti imperiali e quelli di magistrati o personaggi, che, pure rimanendo a noi ignoti, dovettero godere nella loro città o provincia fama ed onori: non v'ha dubbio infatti che molti di questi ritratti furono scolpiti sul posto: grandemente espressiva a tal riguardo è la statua-ritratto di Caracalla rinvenuta in Egitto, nella quale l'imperatore è rappresentato nell'atteggiamento e nell'acconciatura di un Faraone, sia che si tratti di una statua più antica rilavorata nella testa, sia che, come vogliono altri, l'opera si debba tutta per intero ad uno scultore del tempo.

ADALIA - SEPOLCRO.

Eguale carattere ufficiale hanno le immagini di Divinità dedicate nei templi e in altri pubblici luoghi, e ancor più i rilievi di soggetto storico o, meno frequentemente, simbolico, messi ad ornare archi trionfali, are votive, edifici cittadini: come i rilievi dell'arco quadrifronte e dei pilastri della basilica di Leptis, o le grandi composizioni allegoriche del monumento di Efeso, eretto a ricordo delle vittorie partiche di M. Aurelio. Due la-

stre marmoree rinvenute, già da tempo a Cartagine, ed ora una al Louvre e una ad Algeri, appartennero probabilmente ad un altare coevo e simile alla *Ara Pacis* di Roma: in una ritorna la rappresentazione della *Tellus*, come sulla lastra dell'Ara Pacis, ora a Firenze; e nell'altra sono poste, l'una accanto all'altra, le divinità della gente Giulia: Venere Genitrice, Marte Ultore, e un eroe divinizzato, forse Giulio Cesare.

TRIPOLI - ARCO DI MARCO AURELIO.

Un'altra ara di Cartagine, di dimensioni minori, recuperata pochi anni or sono, anch'essa di età augustea, porta scolpite su due facce le immagini di Roma e di Apollo, e sulle altre due le rappresentazioni di Augusto sacrificante e della fuga di Enea da Troia. Ma tra i monumenti di carattere trionfale nelle provincie non possiamo dimenticare il *Tropaeum Traiani* di Adamklisi, alzato a ricordo della conquista della Dacia. Molto si è discusso intorno ad esso ed alla data delle sue singole parti e decorazioni, ma è ormai opinione prevalente che il monumento, nella sua architettura e nella sua decorazione a scultura, sia tutto del tempo di Traiano. Vengono così ad acquistare uno straordinario interesse le scene scolpite nelle metope che tutto intorno ornavano il grande basamento cilindrico: sono scene della guerra dacica, quelle stesse che un artefice di gran lunga più valente scolpì nel grandioso *volumen* della colonna coclide di Roma. Rozza la mano che ha tratto dalla dura pietra le immagini, sempre rigide di prospetto o di profilo, scolpite a masse, senza studio nè rendimento di particolari, ingenuo il sentimento che ha guidato questa mano, ma romano lo spirito che ha animato l'artista nella scelta delle scene, ove si veggono non solo i Daci soccombere sotto la spada dei conquistatori e l'imperatore atterrare un barbaro, ma altresì una madre dace che, accanto allo sposo, alza tra le braccia il figliuoletto, e un gregge di pecore che va pascolando ramingo: espressioni, l'una rappresentazione e l'altra, di quella profonda umanità che l'arte romana ha sempre sinceramente e vivamente sentito, e per cui essa trova ancora, più di altre, rispondenza nell'anima nostra.

Lo stesso senso di umanità, che attinge la sua efficacia dall'osservazione della realtà, si palesa di solito nei monumenti sepolcrali: ed è per esso soprattutto che tali monumenti, pur essendo usciti dalla mano di artefici locali, e rivelando modi di espressione propri di questi, possono e debbono tuttavia essere considerati come manifestazioni dell'arte e dello spirito romani. Tali rilievi, messi ad ornare i sepolcri, rappresentano talvolta l'immagine del defunto da sola, e tra gli esempi, numerosissimi come ben si comprende, basti citare le stele dei legionari, soldati e centurioni, morti lungo i confini fortificati del Reno, del Danubio e della Britannia: severe figure di militari, che la rozzezza abituale del tratto on-

de sono reso fa sembrare ancor più severe ed austere, come severa ed austera, d'altronde, era la vita del campo, lontana dagli agi corruttori delle città e dalle vane polemiche politiche, chiusa come in un fiero misticismo, che lo spirito di corpo e la gelosia del nome romano e il timore dei barbari alimentavano di continuo. Ma molto spesso il defunto è figurato ancora intento alle occupazioni che gli erano abituali nel mondo, ed allora sono quadri di vita, còlti con felice arguzia e resi con fresca efficacia, che ci passano dinanzi. Ed ogni provincia, ogni regione ci dà quegli aspetti che ad essa erano più propri: in un rilievo di Spagna troviamo l'immagine dei minatori, che, piccone sulla spalla e lanterna nelle mani, si apprestano a scendere nelle viscere della terra; nei mausolei dell'Africa, fino in quelli delle remote regioni del sud tripolitano, a Ghirza, sono le scene della campagna, l'aratura, la mietitura e la vendemmia; in quelli della valle della Mosella, a Treviri, cogliamo invece il riflesso della serena agiatezza borghese, che la terra pingue e feconda e insieme l'intelligente laboriosità davano a quelle popolazioni: qua è la dama che, servita dalle ancelle, si appresta alla sua *toilette*, là è il maestro che burbero insegna ai ragazzetti ben pasciuti; e il *villicus* conta ad uno ad uno i denari che i coloni gli rimettono per l'affitto delle terre, e i barcaiuoli spingono sul fiume la barca carica di barilotti del prelibato vino dei colli della Mosella e del Reno.

EFESO - RILIEVO DELL'ARCO DI M. AURELIO.

***

La pittura ci ha lasciato nelle provincie così scarse testimonianze di sè, che non è facile concepire di essa, delle sue forme e dei suoi soggetti, un'idea che non sia troppo vaga e indefinita. La conservazione dei suoi monumenti dipende da cause particolari di clima o d'altro ordine esteriore, per cui non certo senza motivo i più numerosi, fra i non molti pervenuti fino a noi, appartengono all'Egitto e alle provincie orientali: cioè a quelle regioni ove tradizioni artistiche già da secoli mature non potevano non agire più fortemente sugli apporti di Roma. Tuttavia la categoria più cospicua di tali monumenti, i ritratti dipinti su tela o su tavolette di legno rinvenuti al Fayoum, cronologicamente distribuiti fra il I e il IV sec. d. C., se mantengono ancora alcuni schemi derivati dalla più antica arte egizia, pure non si possono non dire romani, tale è l'individualità fiisionomica di ognuno di essi, così propria del ritratto romano, onde strettissima è la loro rassomiglianza con alcuni dei più noti ritratti pompeiani.

Scavi recenti ci hanno restituito un altro gruppo notevole di pitture a Dura-Europos, sull' Eufrate: la

CARTAGINE - RILIEVO CON LE DIVINITÀ DELLA GENTE GIULIA.

(*fot. Direction des Antiquités & Arts*)
CARTAGINE - MOSAICO CON SCENE DI CAMPAGNA.

posizione geografica del luogo, all' estremo confine orientale dell'impero, l'età a cui le opere appartengono, il secolo III, contribuiscono certo insieme a dare alle rappresentazioni tali caratteri stilistici per cui il pensiero ricorre spontaneo alle pitture e ai mosaici di Bisanzio: ma il soggetto è romano: in una scena di sacrificio, le divinità cui la offerta si rivolge sono le divinità palmirene, ma chi sacrifica è il tribuno della coorte: e romano è non solo il suo nome, Terenzio, ma altresì il suo atteggiamento e quello dei soldati dietro a lui, romano il *vexillum* che un *signifer* tiene ritto accanto all'altare.

Alla perdita dei monumenti di pittura compensano in parte quei del mosaico, arte nata nelle città ellenistiche dell'Egitto e dell'Asia Minore, ma fatta propria e diffusa largamente dai Romani, per la facile adattabilità di essa ad ogni clima, ma soprattutto per quel senso di solidità e di durata che più si conveniva al gusto romano: non è il mosaico — come dirà il Ghirlandaio — la pittura per l'eternità?

Nel mosaico i motivi decorativi dell'ellenismo resistettero più a lungo ad ogni altra infiltrazione, e i soggetti, al pari dei modi di esprimerli, furono molto spesso anche più tardi quelli dell'arte ellenistica, scene mitologiche e di genere: ma anche in esso si fece strada e largamente il soggetto tratto dalla vita vissuta, che, per essere osservato e riprodotto direttamente dalla realtà, si liberò nella traduzione artistica di ogni convenzionalismo di forma e di stile. Anche il mosaico affronta il ritratto: basti ricordare il mosaico famoso di *Hadrumetum* con l'immagine di Virgilio fra le Muse della storia e della tragedia, ma soprattutto esso predilige le scene di vita, che può, meglio della scultura, rappresentare nella loro varia complessità. Gli spettacoli del

DURA-EUROPOS - PITTURA RAPPRESENTANTE IL SACRIFICIO DEL TRIBUNO.

circo e dell'anfiteatro sono fra i suoi soggetti preferiti: ma come a questi, e forse ancor più che a questi, esso si rivolge alla campagna e ne trae ricchezza e varietà di ispirazione. Uno dei gruppi più cospicui e interessanti di mosaici africani, che vengono insieme da Thabraca, da Uthina e da Cartagine in Tunisia, da Zliten in Tripolitania, da Caesarea in Algeria, ci danno ad uno ad uno tutti gli aspetti, tutte le occupazioni della vita agricola africana, così densa di lavoro, così vigile e sapiente nello sforzo tenace di vincere le difficoltà del clima e del suolo. Nessuna rigidità di schemi in essi, nessuna fredda ripetizione di motivi già fissati e invecchiati: ma la spigliata vivacità di un narratore che ha visto quel che racconta, e vuol raccontare soltanto quello che ha veduto e come lo ha veduto.

Ma non sono solo dell'Africa siffatti mosaici: con le naturali differenziazioni portate dalla diversità della regione, simili scene di campagna abbiamo anche in mosaici di altre province: nella Svizzera ad esempio, e uno a Vienne, in Francia, nel quale in tanti quadretti, come in un ampio e pittoresco calendario rustico, sono via via rappresentate le operazioni e i lavori dei vari mesi dell'anno: lo stesso concetto che gli scultori romanici svolgeranno negli archi del portale di S. Marco a Venezia, o di quello del battistero di Pisa. Certo, noi possiamo credere che non senza una ragione di intima rispondenza spirituale, gli artisti romani delle più differenti province si siano volti a trar motivo alle opere loro dalla sana, limpida fonte della vita campestre.

Se mai infatti vi fu arte che ebbe ognora nobiltà di ispirazione e di intenti, disdegno per tutto quanto avvilisce ed oscura la divina bellezza dell'anima umana, ansiosa cura di elevare e di esaltare quanto invece in questa v'ha di più nobile e di più sacro: il culto di Dio e la reverenza per i maggiori, la soggezione allo Stato e il senso di umana solidarietà, questa fu certo l'arte romana: e gloria e merito grandi furono aver portato questa per il mondo, come un altro dei molteplici aspetti di quella civiltà, da cui è nata, e trae ancora continuato alimento, la civiltà moderna

PIETRO ROMANELLI.

INDIVIDUARE, ANALIZZARE, MISURARE I RUMORI

Quanto abbiamo scritto sin qui (1) non può non aver persuaso della necessità di impegnare una lotta energica contro i rumori. Abbiamo precisato gli inconvenienti; abbiamo accennato per quali vie si sia potuto altrove portarvi qualche rimedio. Ma non basta. Poichè la questione dei rumori è tutta soggettiva, e riesce molesto per taluno un rumore che per altri è tollerabile, mentre chi produce rumore si scagiona sovente citando altri che, a suo giudizio, produce rumori ancor più molesti, così appare la necessità di dare una base scientifica a questa materia sottoponendo i rumori stessi ad analisi, misurazioni e confronti per dedurne, se possibile, conclusioni pratiche.

Potremo allora in un primo tempo orientarci per colpire il nemico nei suoi punti più vitali; potremo cioè eliminare i rumori più frequenti, più sgradevoli, per poi intervenire con provvedimenti meno restrittivi nei riguardi di altri meno molesti. Non solo, ma potremo anche confrontar tra di loro l'effetto dei rumori, quando essi si presentino concomitanti, ciò che è importantissimo, date certe particolarità del fenomeno, che, se sfuggono ad una impressione superficiale, hanno però importanza grandissima quando si tratti di regolamentare, di codificare, di legiferare.

Qualche esempio. Il fischio di una locomotiva copre qualsiasi altro frastuono che si manifesti contemporaneamente. Gli altri rumori non sono pertanto annullati, ma soltanto mascherati, perchè, appena cessato il fischio, essi rinascono. Dunque il nostro orecchio non percepisce la somma dei varî rumori, ma soltanto il rumore soverchiante.

Altro caso. Una persona grida a perdifiato: produce un certo rumore. Due persone che gridino, producono certo un rumore doppio, ma l'orecchio non ne ha la sensazione. Dieci persone, cento, mille che gridino contemporaneamente non dànno al nostro orecchio sensazioni dieci, cento, mille volte più intense.

Ancora. Un rumore di determinata intensità che si produca continuamente o ritmicamente non dà, in generale, sensazioni sgradevoli al nostro orecchio, che vi si adatta così bene da non impedire che si prenda sonno e magari che ci si risvegli al cessar del rumore. Lo sa chi, viaggiando, si addormenta nonostante il fragore, che produce la marcia del treno, e si risveglia non appena il treno si arresta. Ma se invece il rumore è breve, improvviso, discontinuo, esso urta il nostro orecchio e lo colpisce sgradevolmente. Dunque non è questione di intensità, ma diremmo piuttosto, di forma.

Ora, ci sembra abbastanza evidente la necessità di porre una base precisa e certa, per quanto possibile, alla osservazione del fenomeno per evitare le dubbiezze di un impressionismo che potrebbe portare a conclusioni assai discutibili.

LA QUESTIONE DEI RUMORI È TUTTA SOGGETTIVA: UN RUMORE CHE DIVERTE UNA PERSONA PUÒ INVECE MANDARE FUOR DEI GANGHERI UN'ALTRA...

(1) Vedansi i fascicoli di novembre e dicembre 1931 di questa Rivista.

***

Il paese più affetto dai rumori, l'America del Nord, e soprattutto New York, la città rumorosa per eccellenza, hanno affrontato la questione con tale larghezza di mezzi materiali e scientifici, che ormai il problema ha avuto la sua impostazione, è stato approfondito nelle sue linee generali, è stato chiarito in alcuni particolari, mentre altri certamente verranno esaminati e risolti in avvenire.

Abbiamo sott'occhio un volume nel quale sono contenute le relazioni di una Commissione, nominata dal Dipartimento dell'Igiene dello Stato di New York allo scopo di studiare le cause, la costituzione, la natura dei rumori urbani e di proporre i provvedimenti necessari per attenuarli. Il libro comprende una relazione generale della Commissione insediata nell'ottobre 1929, nonchè varî rapporti che riferiscono sullo studio di particolari questioni inerenti alla produzione dei rumori. La relazione, che si riferisce alla prima fase del lavoro — i primi otto mesi — costituisce un importante documento, oltrechè un esempio di grande interesse per chi voglia affrontare la lotta contro i rumori.

Per rendere più veloce il proprio lavoro la Commissione si suddivise in cinque sottocommissioni, le quali, pur occupandosi ciascuna di una particolare branca del problema e compiendo separatamente gli studi di propria competenza, si mantennero reciprocamente a contatto, ritenendosi urgente l'ottenere una riduzione dei rumori, per dimostrare agli abitanti di New York l'effettiva possibilità di questa riduzione, i vantaggi che ne derivavano e la necessità che tutti collaborassero per conseguire risultati anche migliori.

Peranto una prima sottocommissione ebbe un compito prevalentemente igienico, dovendo occuparsi degli effetti del rumore sull'organismo umano; alla seconda fu affidata l'analisi e la misura dei rumori; la terza si dedicò all'applicazione pratica dei provvedimenti intesi a diminuire i rumori; la quarta studiò le norme edilizie necessarie per proteggere le abitazioni contro i frastuoni; l'ultima provvide ai mezzi finanziari necessari a condurre la campagna.

IL PAESE PIÙ AFFETTO DAI RUMORI, L'AMERICA DEL NORD, HA AFFRONTATO IL PROBLEMA CON PIENA VOLONTÀ DI RISOLVERLO, ED HA BASATO LE SUE CONCLUSIONI SOPRA UNA SEVERA INCHIESTA A BASE SCIENTIFICA.

***

La Commissione iniziò i suoi lavori ponendosi la domanda: « Quali rumori riescono più molesti ai cittadini? ».

Non era facile rispondere senza promuovere un'inchiesta al riguardo. Furono perciò senz'altro interrogati gli abitanti di New York sottoponendo loro un questionario nel quale erano elencate le varie specie di rumori: dagli altoparlanti alle cornette d'automobile, dalle chiodatrici alle sirene delle navi, dagli strilloni di giornali ai distributori di latte. Si formò così una serie di ventisei tipi di rumori diversi, all'indicazione dei quali veniva affiancata quella della località e dell'ora in cui il rumore si produceva.

Si ottennero così 11.068 risposte, dalle quali la Commissione trasse le sue prime deduzioni: risultò che il 36 per cento dei rumori lamentati era dovuto alla circolazione dei veicoli e al traffico urbano; seguivano i mezzi di trasporto in comune, col 16 per cento dei reclami; quindi la radio, col 12 per cento. Più della metà dei rumori doveva dunque attribuirsi a queste tre cause preponderanti.

Va però notato che l'inchiesta si basava sulla molestia causata dai rumori, la quale è indipendente dall'intensità, in quanto vi concorrono, insieme con l'intensità, la frequenza e varî fattori psicologici, come, ad esempio, la convinzione della inutilità ed evitabilità del rumore. Dà maggior noia l'improvviso strider di freni di un autocarro che non il frastuono ben più intenso, ma continuo, di un'arteria cittadina frequentatissima.

Occorreva dunque controllare, mediante osservazioni a base scientifica, quelle che erano le impressioni dei cittadini di New York.

La prima indagine completa, e sicentificamente condotta sui rumori si potè attuare grazie alla cooperazione di private imprese, e specialmente dei Telefoni Bell che misero a disposizione i loro laboratori di ricerche con

i relativi tecnici e istrumenti, i quali ultimi vennero montati su di un autocarro per facilitarne lo spostamento nelle varie località che dovevano sperimentarsi.

Le misurazioni si eseguirono secondo una duplice direttiva. Si misurò in primo luogo l'effetto mascherante del rumore. A tale scopo venivano usati tre dischi fonografici campione, sui quali si erano registrati rumori di intensità nota, che venivano riprodotti ed ascoltati per mezzo di un ricevitore elettrico. Un apparecchio permetteva di udire nel tempo stesso i rumori esterni attraverso un attenuatore che poteva essere regolato in guisa che il rumore campione finisse per mascherare quello che si voleva misurare. Dal rapporto tra la misura dell'attenuazione e l'intensità del rumore campione si otteneva la misura dell'effetto assordante. Questo dato, pur non essendo esatto come quello che poteva ottenersi con istrumenti di misurazione diretta dell'intensità, era tuttavia assai interessante come quello che teneva conto più delle effettive reazioni dell'orecchio umano rispetto ai rumori, che non della loro misurazione meccanica.

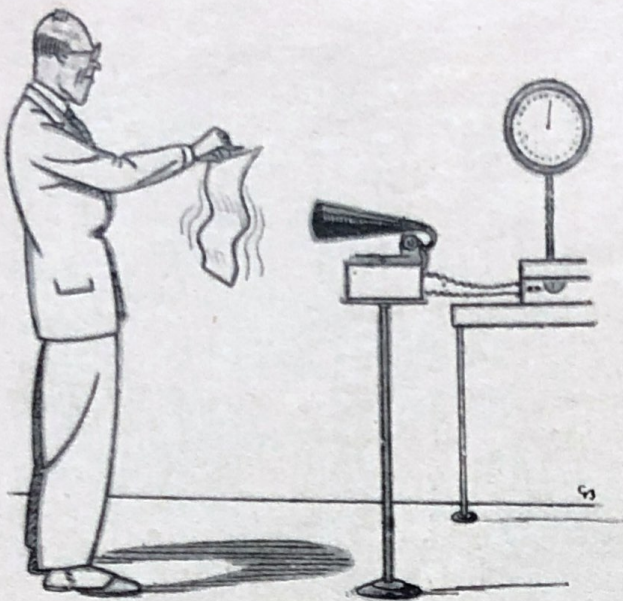
LA PRIMA INDAGINE COMPLETA E SCIENTIFICA FU POTUTA ESEGUIRE A NUOVA YORK GRAZIE ALLA COOPERAZIONE DI IMPRESE PRIVATE E DI SCIENZIATI, CHE CON I LORO SENSIBILISSIMI APPARECCHI DI MISURAZIONE, MONTATI SU DI UN AUTOCARRO SI SPOSTAVANO DA UN PUNTO ALL'ALTRO DELLA CITTÀ.

Ben più importante, agli effetti dello studio intrapreso, risultò la determinazione del valore assoluto dei rumori. Per raggiungere lo scopo era necessario stabilire un'unità di misura, e questa si ottenne in base alle considerazioni seguenti.

Poichè il rumore non può misurarsi che per via di confronto con rumori di intensità nota, si è scelto come base di ogni confronto il minimo rumore che può essere udito in un ambiente silenzioso. Ebbene, si immagini un gruppo di persone in un luogo assolutamente silenzioso, ciascuna delle quali tenga nelle proprie mani un foglio di carta. Se una di esse agita il proprio foglio produrrà un rumore appena percettibile: ed è appunto questo rumore che si è assunto come base per la misura di intensità.

Se ora dieci persone agitassero il rispettivo foglio, il rumore prodotto sarebbe dieci volte più intenso del rumore base: se le persone fossero venti il rumore diverrebbe venti volte più intenso. Si potrebbe dunque ricavare una scala di misura proporzionale alla quantità del rumore prodotto. Ma con ciò non si terrebbe conto della realtà del fenomeno. Si supponga, infatti, che dieci persone agitino la carta; se ad esse si aggiungono altre dieci persone si avrà un certo incremento del rumore, ma se originariamente si avessero, invece di dieci, cento persone, l'aggiunta di dieci individui non avrebbe avuto troppa influenza sull'incremento del rumore. Non si può dunque attribuire la stessa importanza al medesimo incremento di dieci persone, applicato rispettivamente alla base dieci e cento: entra in giuoco un criterio di relatività dell'incremento, del quale non si può non tener conto. Per la stessa ragione il passaggio da dieci a venti persone dà un incremento del doppio nella intensità del rumore, così come il passaggio da 100 a 200; e il livello del rumore si è elevato dello stesso numero di unità, mentre l'intensità è aumentata nel primo caso di dieci unità e nel secondo di cento.

L'unità base — che, come abbiamo visto, è il minimo rumore percettibile dall'orecchio umano in luogo silenzioso — viene detta *decibel*. L'incremento di dieci unità nella scala dei *decibels* corrisponde ad una moltiplicazione per dieci dell'intensità dei rumori. Si tiene così conto della sovrapposizione per cui all'aumento dell'intensità non corrisponde l'aumento della sensazione uditiva.

Stabilita l'unità di misura, si passò a considerare l'apparecchio per la misurazione dei rumori. Esso consta principalmente di un microfono ricevitore, il quale trasforma le onde acustiche in onde elettriche e le misura. Na-

COME BASE MINIMA PER LA MISURA DI INTENSITÀ DEI RUMORI, SI È SCELTA QUELLA DEL FRUSCÌO PRODOTTO DALL'AGITAZIONE DI UN FOGLIO DI CARTA NELL'ARIA. QUESTA UNITÀ BASE VIEN DETTA « DECIBEL ».

turalmente i suoni raccolti dal microfono devono essere amplificati, filtrati, attenuati, rettificati per dare rumori agevolmente misurabili.

I filtri servono ad eliminare tutte le onde che per frequenza non appartengono al campo di rumori ai quali si rivolge l'indagine. Così un filtro esclude tutte le frequenze di meno di 500 vibrazioni per secondo, un altro lascia passare solo le frequenze comprese tra 500 e 1500 vibrazioni, e così di seguito. Gli attenuatori permettono all'osservatore di controllare l'ampiezza delle onde elettriche e di mantenerle nei limiti della capacità dell'apparecchio. Insomma, si adottano tutti i dispositivi necessari per assicurare una misurazione il più possibile rigorosa.

Con questi apparecchi si eseguirono circa 10.000 osservazioni, delle quali 7500 riguardavano l'effetto di rumori complessi, senza isolare le singole sorgenti rumorose. Negli altri 2500 casi, non solo si misurò il rumore, ma se ne identificò la causa.

⁂

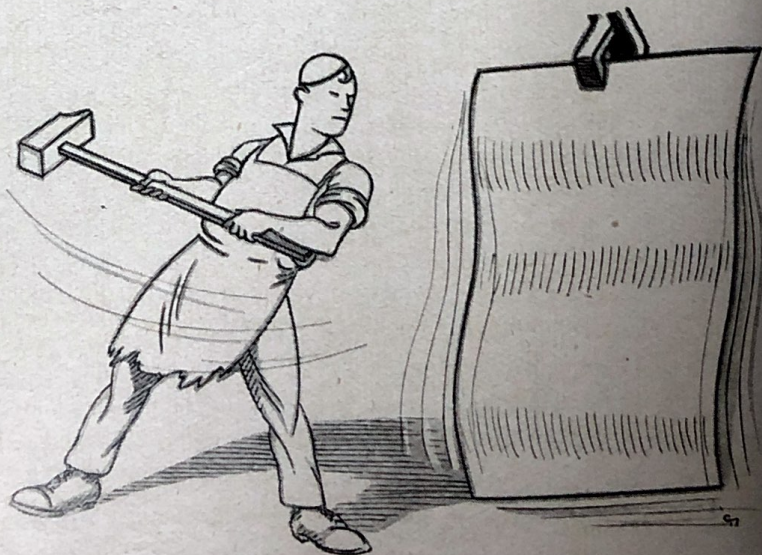
I risultati delle misurazioni sono raccolti in una tavola dalla quale rileviamo i dati principali.

Il rumore massimo è dato dall'urto del martello su lamiere con 113 *decibels*; seguono i segnali acustici delle auto con 102, poi le chiodatrici ad aria compressa con 101. Per riferirci solo ai rumori che affliggono le nostre città, troviamo che le sirene dei piroscafi dànno 94 *decibels*, gli autocarri a gomme piene 87 (come il ruggito del leone), le vetture automobili e le tranvie 83, gli altoparlanti delle radio 81, il tuono a tre miglia di distanza 70, e così via.

Come si è visto, l'« atmosfera di rumori » che colpisce l'orecchio non corrisponde per intensità alla somma dei vari rumori della strada, ma ne dà piuttosto la media. Non solo, ma nei punti più congestionati delle città è risultato che il livello dei rumori durante le ventiquattro ore rimane pressochè costante, mentre effettuando osservazioni a brevi periodi si notano sensibili variazioni tra l'uno e l'altro periodo.

Si sono poi rilevati i rapporti che corrono tra il rumore e il volume del traffico. Era logico che, aumentando il traffico, dovesse aumentare il frastuono; non era noto però che il livello medio dei rumori aumenta di 3 *decibels* allorchè il numero dei veicoli per minuto raddoppia. Così pure risultò evidente che sul livello del frastuono influisce la larghezza della strada.

Oggi, dunque, in base a queste osservazioni, si può prevedere l'effetto probabile che eserciterà sul livello del rumore medio un determinato incremento di volume o di composizione del traffico o un aumento di larghezza della strada.

Si è misurato poi l'effetto di mascheramento dei rumori. Due persone che parlano tra di loro in una stazione ferroviaria mentre non passano treni, non levano la voce più del nor-

IL RUMORE MASSIMO È DATO DALL'URTO DEL MARTELLO SU LAMIERE (113 DECIBELS); SEGUONO I SEGNALI ACUSTICI DELLE AUTO (102), LE CHIODATRICI MECCANICHE (101), ECC....

; ma se sopravviene un treno, esso copre il suono delle loro parole, sì che per proseguire la conversazione essi devono alzare il tono della loro voce fino a superare il rumore del convoglio.

L'effetto di mascheramento si è constatato verificarsi soprattutto per le frequenze medie, tra 750 e 1500 vibrazioni, mentre per suoni più elevati o più bassi il mascheramento avviene più difficilmente.

Ma l'opera della Commissione non si è limitata a confrontare i rumori, che chiameremo normali. Ha voluto trovare termini di confronto in rumori di carattere eccezionale, ma ben noti alla generalità. E si è spinta sino a misurare il ruggito del leone, che, come si disse, ha dato 87 *decibels*: mentre la tigre siberiana ne ha dati solo 79,5 e quella del Bengala 75,5.

NELLE ZONE ABITATE DI NUOVA YORK, SECONDO LE PROPOSTE DELLA COMMISSIONE, DOVREBBE ESSERE ASSOLUTAMENTE VIETATO NEI LAVORI EDILIZI L'USO DI MACCHINE RUMOROSE DI SCAVO, DI COSTRUZIONE, ECC. DALLE 5 POMERIDIANE ALLE 8 ANTIMERIDIANE PER NON DARE NOIA AL VICINATO.

⁂

Un'indagine assai accurata venne istituita nei riguardi dei segnali acustici degli autoveicoli. Questi segnali, per la loro natura, per il loro timbro, per la loro imprevedibilità, vanno annoverati tra i più molesti, e sono tra i più avversati dal pubblico, il quale è, oltre tutto, convinto che siano in gran parte superflui. Molti conducenti di autoveicoli sfogano sui segnali acustici il loro disappunto per dover attendere davanti ad un segnale di fermata; altri si abbandonano alla « gioia satanica » (la definizione è della relazione americana) dell'uso del segnale per chiamare i loro amici, o anche per dar notizia del loro passaggio quando la strada è perfettamente libera e non occorrerebbe quindi segnalazione alcuna.

IL RUMORE DELLE RADIO USATE A SCOPO DI PUBBLICITÀ CON FORMIDABILI ALTOPARLANTI È ALL'INCIRCA EQUIVALENTE A QUELLO DI UNA CORNETTA D'AUTOMOBILE CHE SUONI CONTINUAMENTE A PERDIFIATO.

La cosa si complica per le caratteristiche dei suoni emessi dai segnali acustici delle automobili. In molti casi il suono è troppo acuto o troppo forte; in altri il suono del segnale è accompagnato da suoni enarmonici che irritano i nostri sensi più di quanto sia necessario per le segnalazioni di marcia.

La Commissione ha riconosciuto non essere possibile il sopprimere i segnali acustici, necessari per evitare accidenti; ma si è proposta di disciplinarli e di renderli meno molesti, tanto più che risulta più conveniente, per l'effetto che si vuol raggiungere, l'emissione di un suono moderato, che non quello di un suono eccessivamente forte, il quale immobilizza il pedone, invece di semplicemente avvertirlo, e viene così a render più probabile quello stesso investimento che si voleva evitare.

Naturalmente la decisione nei confronti dei vari tipi di segnali non poteva essere affidata semplicemente all'orecchio, organo imperfetto e legato ad impressioni soggettive. Si istituirono dunque ricerche, esaminando trentaquattro tipi di segnali acustici per autoveicoli, compresi i vari modelli in uso. Si rilevò anzi-

LA RICERCA SCIENTIFICA SI È SVOLTA ANCHE SULL'EFFETTO DI « MASCHERAMENTO DEI RUMORI ». DUE PERSONE CHE PARLANO FRA DI LORO IN UNA STAZIONE NON HANNO BISOGNO DI ALZARE IL TONO DELLA LORO VOCE SE NON SOPRAVVENGA UN CONVOGLIO A MASCHERARE IL SUONO. L'EFFETTO DEL MASCHERAMENTO SI VERIFICA SOPRATTUTTO PER FREQUENZE MEDIE DI VIBRAZIONI (FRA 750 E 1500).

tutto essere inutile che i segnali irritino i nervi del prossimo, poi si notò che in generale i segnali acustici sono più forti di quanto è necessario. L'esame dei vari apparecchi stabilì che i segnali più rumorosi e quelli comprendenti suoni enarmonici sono più che gli altri passibili di appunto.

Si sperimentarono quindi i vari segnali per verificare se superavano il frastuono della strada, confrontandoli con fonografi campione. Tutti i segnali risultarono sufficienti per avvertire i pedoni nonostante il rumore del traffico stradale, non solo, ma la maggioranza risultava efficace anche per vincere un rumore notevolmente maggiore a quello normale.

Si trovò poi che alcuni segnali in condizioni di quiete erano udibili a distanze assai maggiori di quelle che avrebbero potuto ritenersi sufficienti.

Analizzando poi i suoni prodotti dai singoli segnali, si trovò che in generale i tipi a motore generano suoni enarmonici e riescono meno tollerabili. Altri segnali devono proscriversi perchè troppo acuti: non si dovrebbero superare 4000 vibrazioni per secondo.

Come conclusione dei suoi lavori, la Commissione provocò un convegno dei fabbricanti di segnali acustici per automobili: illustrò loro i risultati dei propri studi, mostrando per confronto quali dovrebbero essere i requisiti di un segnale conveniente, e ottenne dai costruttori l'assicurazione di un pratico contributo alla diminuzione dei rumori.

La relazione sulle esperienze compiute in proposito costituisce una delle parti più interessanti dello studio che esaminiamo.

***

Ed eccoci alla radio, quest'altro *babau* delle ben costrutte orecchie. Il rumore delle radio usate a scopo di pubblicità con formidabili altoparlanti supera il medio rumore stradale. Esso — dice la Commissione — è all'incirca equivalente a quello prodotto da una cornetta di automobile che suoni continuamente a perdifiato. Inoltre il pubblico ha la convinzione dell'inutilità di questo rumore, che si produce solo nell'interesse di chi vuol far conoscere la propria merce e non è giustificato quindi da alcun interesse generale.

La Commissione ha ottenuto che si modificasse il Codice sanitario nel senso che non si potessero usare radio con altoparlante nelle strade, sulle finestre, presso i marciapiedi e simili senza uno speciale permesso della polizia, e in ogni modo alla distanza di meno di duecentocinquanta piedi da scuole, edifici di culto, durante le ore in cui si tengono lezioni o funzioni religiose, e dagli ospedali in via assoluta. Il provvedimento non contempla le radio delle case private, ma la Commissione si propone di disciplinare anche questi apparecchi non senza rilevare il curioso caso che si verifica per la musica, la quale, gradita all'uno, è contemporaneamente molesta agli altri, piacevole in serata è invece disturbatrice dopo la mezzanotte.

Circa i lavori edilizi che a Nuova York producono notevoli rumori, causa il largo impiego che si fa di macchine per scavare, chiodare, sollevare pesi, ecc., la Commissione si è limitata a proporre una variante al Codice sanitario, con la quale nelle zone abitate si

proibisce dalle 5 pomeridiane alle 8 antimeridiane l'uso di macchine nelle opere edilizie — comprese la costruzione, la trasformazione, la demolizione e lo scavo — quando da tale uso possa derivare disturbo al vicinato.

***

Accenniamo ora brevemente alle conclusioni alle quali è giunta la Commissione in questa prima fase del suo lavoro.

Lo studio dell'influenza del rumore sull'organismo umano ha dimostrato che il rumore risulta deprimente dell' efficienza produttiva degli individui.

L'inchiesta sui rumori molesti, riprodotta dai giornali di New York e portata a contatto di migliaia di cittadini, è riuscita una interessante guida per individuare le sorgenti del rumore stradale, determinarne l'ubicazione e il grado di molestia. Essa può essere un punto di partenza interessante per ulteriori investigazioni.

La misurazione dei rumori, seguendo le direttive generali determinate dall'inchiesta, rivelò l'entità del rumore urbano, analizzò le maggiori cause che lo producono, e diede il mezzo per diminuire la produzione dei rumori e misurare tale diminuzione.

Dell'esame dei segnali acustici per autoveicoli e delle conclusioni a cui si pervenne si è detto più sopra; e così pure dei provvedimenti suggeriti per limitare i rumori derivanti dall'esecuzione di opere edilizie e dall'abuso della radio.

Più importante è il conoscere che gli Enti pubblici hanno volonterosamente collaborato nell'adottare i provvedimenti invocati dalla Commissione. Così furono ridotte allo stretto necessario le prescrizioni di uso dei segnali acustici nel porto e sui fiumi di New York; le ferrovie urbane hanno adottato dispositivi poco rumorosi; l'Associazione dei sarti ha sollecitato i suoi soci ad usare solo autocarri con ruote gommate; il Dipartimento delle Poste ha ordinato ai conducenti dei suoi veicoli di astenersi da segnali acustici eccetto che nel caso di evidente pericolo; il Green Light Club, che aggruppa numerosissimi automobilisti, ha condotto una campagna mediante pubblicazioni, affissi, cartoline allo scopo di sopprimere l'abuso dei segnali acustici. Molte città sono state incoraggiate ad intraprendere esse pure la lotta contro i rumori inutili.

Il bilancio dell'opera finora esplicata dalla Commissione è incoraggiante, ma essa non si arresta ai risultati raggiunti ed esprime anche altri voti.

In primo luogo propone all'Amministrazione comunale la costituzione di una « squadra dei rumori » dipendente dal Dipartimento dell'Igiene, la quale possa reprimere qualsiasi abuso in materia. Notando però come l'eccesso delle penalità previste dalle leggi conduca praticamente alla non applicazione, la Commissione ha espresso il voto che le multe vengano ridotte, ma che siano fatte pagare dall'agente stesso che eleva la contravvenzione, a meno, s'intende, che il contravventore non preferisca la pericolosa via giudiziaria.

Infine la Commissione ha raccomandato una energica campagna per creare nel pubblico la coscienza del problema, sì che tutti sentano l'importanza dell'evitare i rumori e del vivere in luoghi tranquilli. Tutti devono conoscere i procedimenti seguiti per il rilievo dei rumori; le organizzazioni civiche e professionali sono chiamate a collaborare: ciascuna di esse può colpire una delle sorgenti di produzione del rumore.

***

Ed ecco i cartelli di propaganda suggeriti da uno dei Membri della Commissione.

Per gli automobilisti:

1 - Abbi cura dei freni del tuo veicolo; lo stridere dei freni ha dato luogo a gran numero di proteste.

2 - Non suonare la cornetta senza necessità. Suonare per chiamare i tuoi amici dalle loro

LO STUDIO DELL'INFLUENZA DEI RUMORI SULL'ORGANISMO UMANO, HA DIMOSTRATO CHE ESSI RISULTANO DEPRIMENTI DELL'EFFICIENZA PRODUTTIVA DEGLI INDIVIDUI.

case è invece di poltroneria e di egoismo. Suonare durante le soste del traffico non serve a nulla, e invece aumenta la tensione nervosa di coloro che attendono davanti a te, e irrita l'orecchio degli altri.

3 - Il tuo veicolo ha scappamento libero? Il rumore prodotto dallo scappamento libero riesce assai molesto e quindi è causa di numerosi reclami.

4 - Munisci di cerchioni pneumatici tutti i veicoli che possiedi.

Pei possessori di radio:

Non regolare gli altoparlanti delle botteghe e delle case più alto dell'intensità naturale della voce umana. È da maleducato il penetrare in casa d'altri e negli altrui uffici coi suoni dell'altoparlante della radio, così come se vi entrassi tu stesso e ti mettessi a gridare.

Pei proprietari di casa:

1 - Metti i bimbi a dormire nei locali più tranquilli della casa.

2 - Usa tappeti, drapperie, tendaggi, cortine — specialmente nelle stanze da letto — che assorbano i suoni provenienti dall'esterno.

3 - Non tenere così aperti gli ambienti che ne possa derivare molestia ai nervi del tuo vicino.

4 - Non prolungare musica e conversazioni rumorose dopo che i bimbi sono andati a letto, se le loro camere non sono acusticamente isolate dal rimanente della casa.

5 - Usa recipienti delle immondizie silenziosi. Una stuoia di canapa o uno strato di gomma assicurato al fondo del recipiente può bastare; la stessa stuoia conviene sia applicata al pavimento del marciapiede sul quale devono depositarsi i recipienti delle immondizie.

6 - I proprietari di cani devono curare con ogni mezzo di tener tranquilli i propri animali.

Per gli impiegati:

1 - Fa il più largo uso di tramezzi e schermi per attenuare il rumore prodotto in ufficio e assorbire i rumori stradali.

2 - Colloca le macchine rumorose dove esse possono dare il minor disturbo e fa largo uso di stuoie che assorbano le vibrazioni e di tramezze e schermi che assorbano i suoni.

3 - Parla con voce moderata al telefono: non è necessario usare un tono così alto che gli altri appartenenti all'ufficio ascoltino la tua conversazione.

Per le strade:

1 - I giovani devono astenersi dal cantare durante le ore ragionevolmente destinate al riposo del vicinato.

2 - I conducenti di auto, che durante la notte sostano al posteggio, devono astenersi dal parlare ad alta voce.

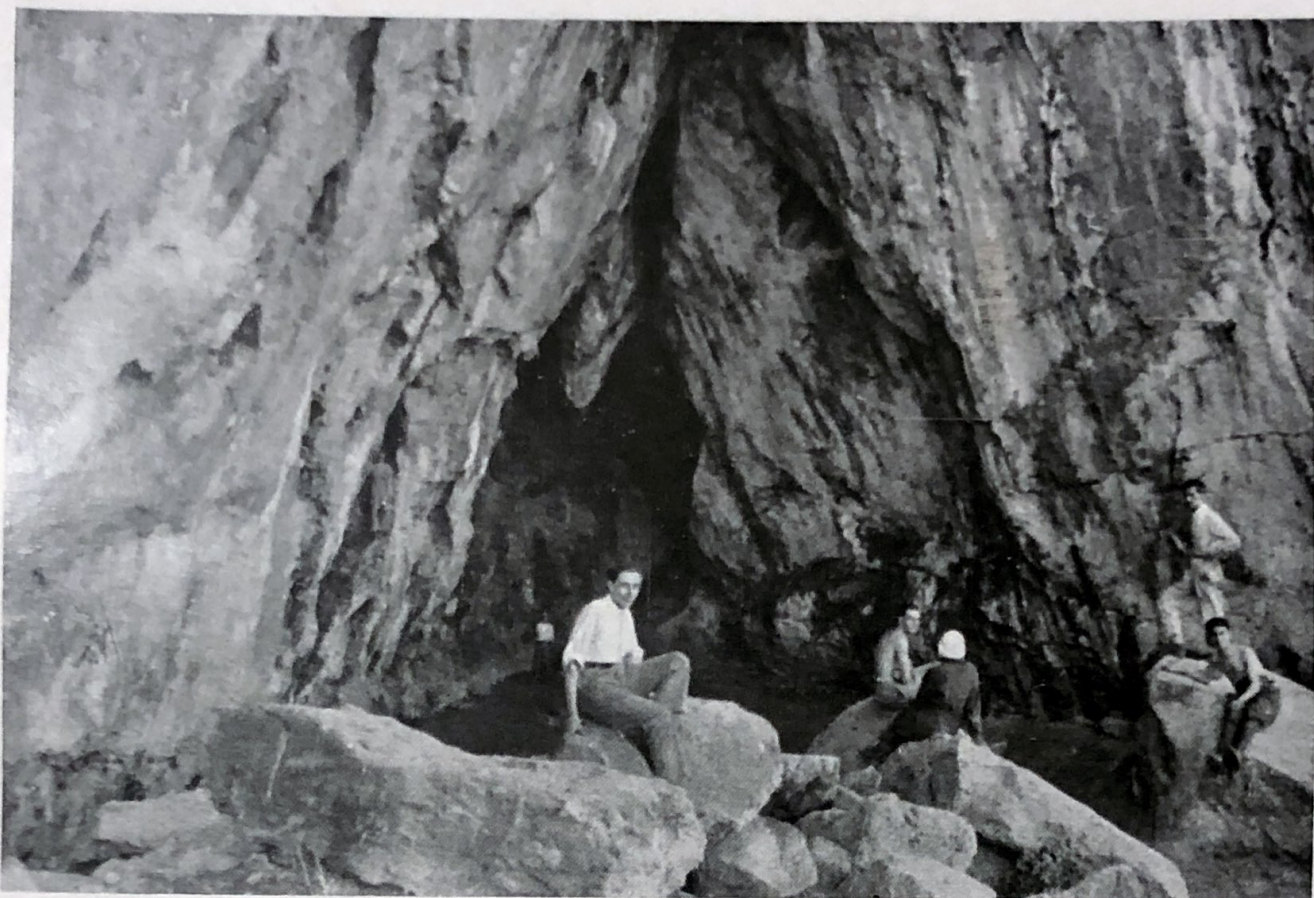
3 - I regolatori del traffico devono usare segnali luminosi a lampi o segnali a numeri, invece di fischi, non appena scenda l'oscurità.

4 - I portatori di latte e gli spazzini devono astenersi dal gridare.

⁂

L'escursione che abbiamo voluto tentare nel campo scientifico perchè il lettore comprendesse quanta importanza si dia anche fuori d'Italia alla lotta contro i rumori e con quale imponenti organizzazioni la si affronti, è finita. Almeno per ora.

CESARE ALBERTINI.

OCCORRE CHE LE PENALITÀ PREVISTE DALLE LEGGI SIANO MAGARI RIDOTTE, MA APPLICATE RIGOROSAMENTE.

L'ANTRO ESTERNO DELLA GROTTA ADDAURA III, DETTA VOLGARMENTE ANCHE ADDAURA « CRAPARA », DALLA QUALE ATTRAVERSO UN PICCOLO FORO LATERALE SI ACCEDE AL MONDO SOTTERRANEO TESTÈ SCOPERTO.

CONQUISTE SPELEOLOGICHE SICILIANE

LA GROTTA ADDAURA

NEL MONTE PELLEGRINO

Frequenti sono le grotte in Italia; così numerose, anzi, da costituire, in alcune delle sue regioni, una notevole caratteristica della morfologia locale.

Ciò è tanto più vero per la Sicilia, la quale, insieme al Carso, si può annoverare fra le zone più riccamente dotate di fenomeni speleologici nella Penisola.

Questo dato di fatto potrebbe fare presupporre un vivo interessamento per la conoscenza delle caverne sicule. Ma disingannatevi: pochi sono quelli che dimostrano di averne qualcuno, sia pure soltanto sportivo; pochissimi gli studiosi che le frugano per ricercarvi tracce lasciatevi da abitatori dei tempi preistorici o i resti di una fauna ormai scomparsa da secoli; nessuno, si può dire, le esplora con l'intento di rilevarne la pianta o la sezione, di stabilirne l'età geologica, di fissarne insomma le diverse caratteristiche e di segnalarne le riposte bellezze.

V'è da aggiungere che quei rari esploratori che sporadicamente si sono dedicati, diciamo così, per un puro spirito di curiosità, alla visita delle grotte della Sicilia, hanno ben presto creduto d'intravedere che, più o meno, esse presentano un carattere d'uniformità. Qualche volta, infine, la difficoltà materiale di penetrare negli ipogei ha disarmato del tutto coloro che forse erano ben disposti, ma si trovavano invece sprovvisti dei mezzi e degli ordigni adatti.

Spesso — è vero — le difficoltà ed i pericoli erano più apparenti che reali, dovuti più all'impressionabilità, alla fantasia dei visitatori o ad imperizia; ma qualche volta, invece le penetrazioni, specie nelle cavità di tipo abissale, erano connesse veramente con gran-

di ed autentici pericoli, coi quali ben pochi si potevano cimentare; e perciò non furono giammai neanche tentate. Altre volte ancora gli accessi alle cavità erano talmente angusti da riuscire o impossibile o estremamente penoso l'insinuarvisi.

Diremo anzitutto che non è vero che le grotte sicule presentino un carattere di uniformità. Esempio ne sia la grotta d'Addaura presso Palermo, la cui scoperta e recente parziale esplorazione (agosto-settembre 1931), — appena iniziata ed ancora ben lontana dall'essere terminata — presenta una messe di meraviglie veramente nuove, dinanzi alle quali resta estatico non solo il novizio, ma anche il più consumato speleologo. Lì c'è del nuovo, nel vero senso della parola.

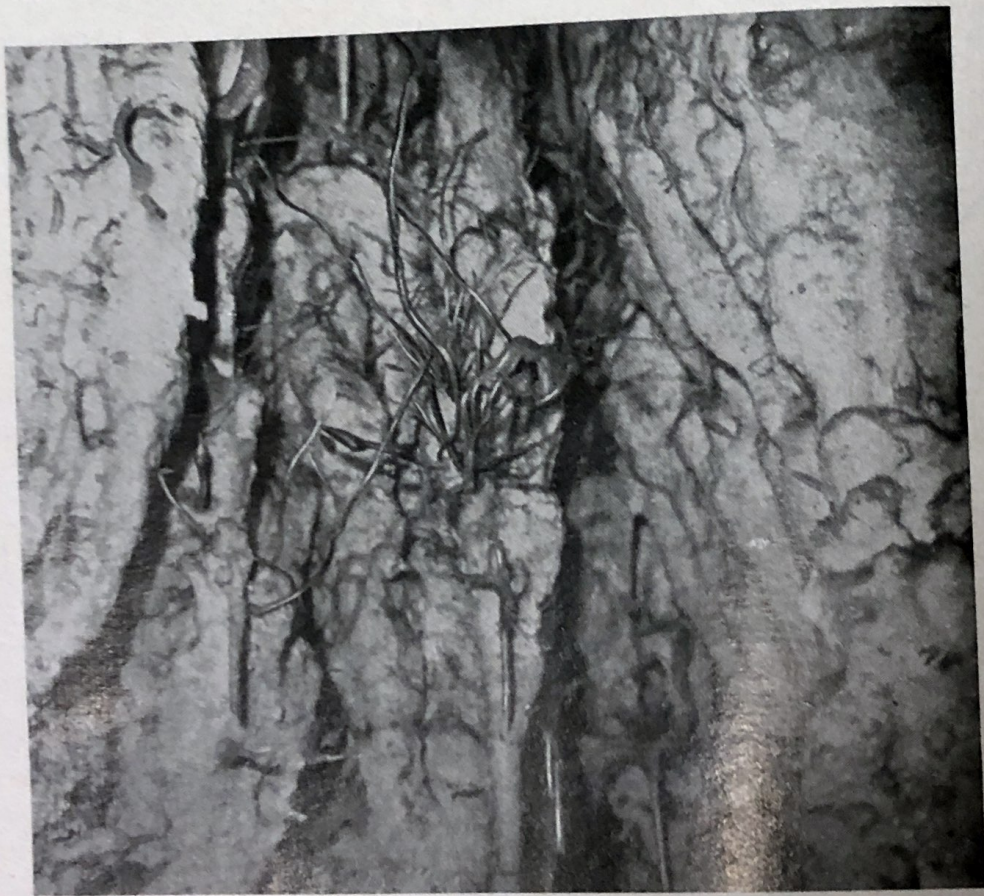
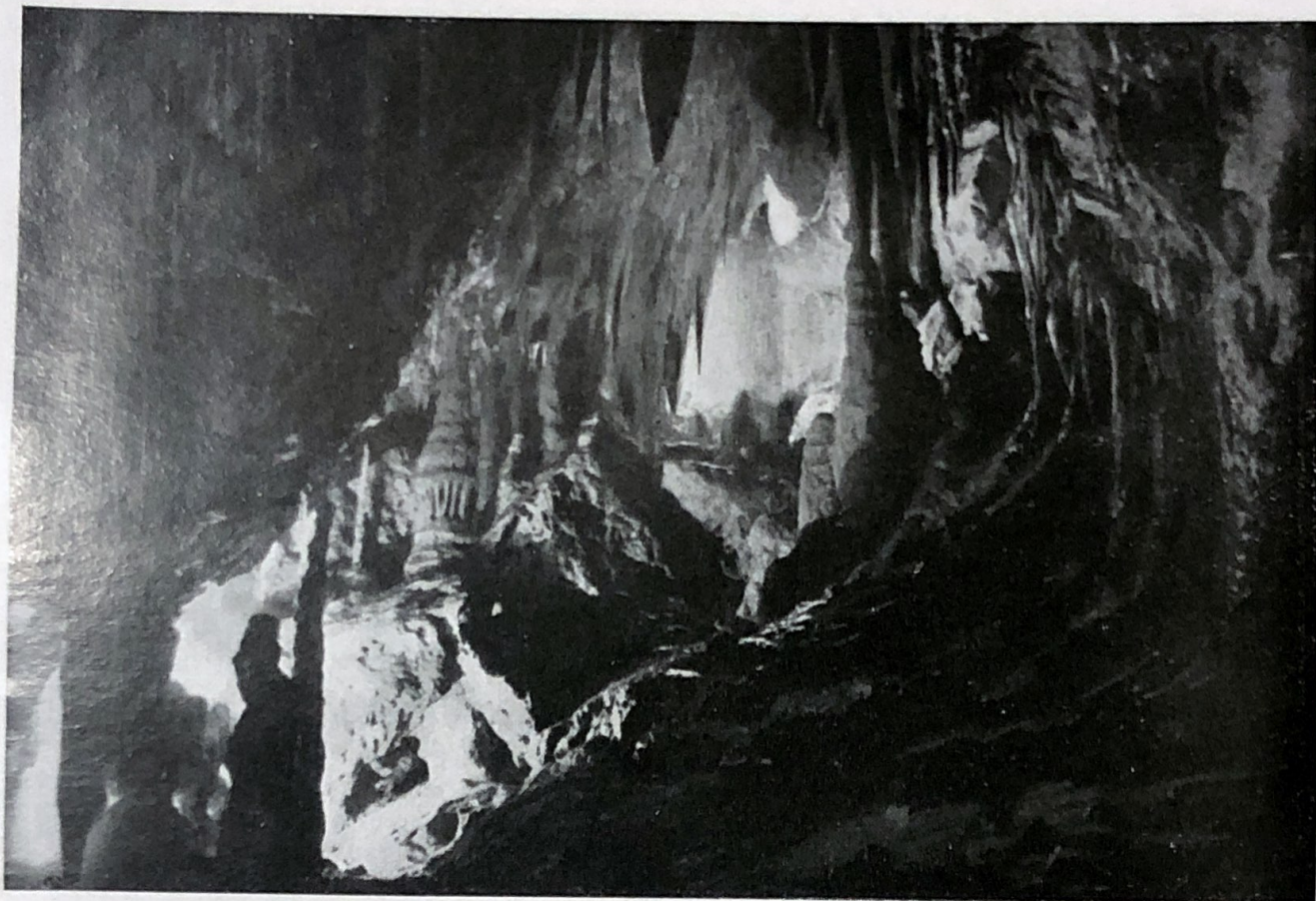
Nessuno infatti, in alcuna grotta ha mai incontrato le particolarissime opere d'arte di cui non possiamo neppure fornire una spiegazione, malgrado la speleologia si debba oggi considerare come una scienza abbastanza progredita e basata su principî scientifici.

⁂

Anche nel caso della grotta Addaura il premio è stato dato unicamente dalla costanza, giacchè non solo dall'esterno, ma anche dopo un buon tratto di penoso percorso interno, la grotta ben poco sembra promettere. Un imponente antro esterno, poco profondo e apparentemente chiuso al fondo, conosciutissimo da secoli come rifugio di caprai è tuttociò che apparisce al visitatore che si rechi nella località, posta sul versante settentrionale del Monte Pellegrino, a circa 20 minuti di distanza da Palermo. L'antro fa parte di un gruppo di grotte vicine, situate a circa 70 metri di altezza sul vicino mare; quella che c'interessa è la terza del gruppo (a contarle dalla provenienza da Palermo-Valdesi) e che pertanto viene chiamata Addaura III oppure *Addaura crapara* (capraia), nel dialetto.

Ho detto che nessun sviluppo promette la grotta. Solo un imponente aspetto ci fa pensare a una scenografia alla Fra Diavolo. Si guarda il selvaggio posto, vi si associano reminiscenze romantiche accumulate dalla lettura e dalla fantasia, e la cosa finisce lì, perchè il fondo dell'antro è completamente chiuso.

Eppure, nel posto ove il terreno dell'antro fa angolo con la parete destra, non nel fondo ma verso l'imbocco esterno, esiste un piccolo foro, conosciutissimo anch'esso e da antico tempo, dai caprai, perchè da esso soffia costantemente una leggera corrente d'aria fredda, che gli valse il nome di « buco del soffio ».

È appunto da quel foro che ebbe inizio la esplorazione della cavità, penetrando per un certo tratto lungo il cunicolo che di là si diparte; e fu in seguito alla scoperta che il budello naturale s'internava sempre più decisamente, che fu deliberata un giorno, con elementi di provata abilità e coraggio, la sua esplorazione a fondo. E così venne in luce quanto si può dire che oggi prometta di diventare uno dei più importanti feno-

MERAVIGLIOSO FENOMENO DI STALATTITE ARBORESCENTE (ARAGONITE VETROSA TRASPARENTE), FINO AD OGGI SCONOSCIUTO ALLA SPELEOLOGIA E DI GENESI PER ORA INSPIEGATA. SI TROVA IN MIGLIAIA DI ESEMPLARI NELLA GROTTA ADDAURA.

LA SALA DELLE STALATTITI RISONANTI, CHE VENNE DEDICATA ALLA MEMORIA DI L. V. BERTARELLI. - VI SI GIUNGE DOPO CIRCA 900 METRI DI PERCORSO ESTREMAMENTE PENOSO. È LA PRIMA DELLE CAVITÀ AMPIE CHE S'INCONTRA, ED UNA DELLE PIÙ BELLE FRA QUELLE FINORA SCOPERTE. - IN FONDO A DESTRA IL « CARILLON ».

meni naturali d'Italia, anche per estensione. Quanto alla superba bellezza delle concrezioni riscontrate nella Grotta Addaura, possiamo invece abbandonare senz'altro le espressioni dubitative o di riserva; infatti l'Addaura offre concrezioni che non trovano il loro corrispondente in alcuna altra grotta conosciuta.

Quale estensione abbia il mondo sotterraneo scoperto, al momento non è dato di sapere; la esplorazione sembra essere appena al suo principio, sebbene la penetrazione sia progredita per circa 1500-1600 metri.

Non sarà pertanto discaro che aggiungiamo qui qualche informazione intorno a quanto la esplorazione ha potuto con certezza fino a questo momento stabilire.

L'inizio del percorso è costituito da uno strettissimo cunicolo roccioso, di un paio di centinaia di metri di sviluppo e con una sezione che in generale non è superiore a quella di un corpo umano esile; e si procede solo strisciando sul suolo, stretti circolarmente da ogni lato. Questa parte non presenta alcun interesse speciale, offrendo solo in qualche vano o cameretta, che il cunicolo attraversa, qualche stalattite opaca, bruna, sfiorita. Dopo qualche altro passaggio irregolare, si accede ad una frastagliata, caotica caverna di una trentina di metri d'asse, ove il massimo spazio è occupato da enormi macigni crollati, con qualche migliore, ma pur sempre comune stalattite. Dalla caverna si diramano poi diverse gallerie in varie direzioni e interrotte da frequenti ostacoli.

Fin qui la via percorsa è assai povera cosa e sembrerebbe condurre ad una delusione. Senonchè, abbattendo dei diaframmi che precludevano l'inoltro, fu aperto un passaggio che scoprì improvvisamente un nuovo mondo, ove per la prima volta accedevano esseri umani, e dove tutto cambia aspetto.

Si presenta un vero e proprio labirinto. Infinite anfrattuosità, grotte piccole, medie, talune anche grandi (ma finora mai grandissime), nicchie, corridoi, fenditure in ogni senso: un labirinto ove la minima disattenzione potrebbe fare sperdere una intera comitiva, se non si usasse il classico mezzo di segnalazione col filo d'Arianna. Ovunque si mostrano formazioni stalattitiche di fattura così fine,

LA MERAVIGLIOSA « CORTINA INTESSUTA ». - SI È TROVATA IN UN UNICO ESEMPLARE ALL'ADDAURA ED È PROBABILMENTE ANCHE L'UNICO ESEMPLARE NEL MONDO.

comunicazione col mondo esterno. L'andamento del tortuosissimo passaggio maestro, si rivelò generalmente diretto da Nord a Sud, per cui esso tendeva nettamente verso il massiccio del monte. Si dovette passare per qualche foro strettissimo — famoso fra questi il passaggio che fu chiamato del « verme », perchè il corpo deve non solo incunearsi in maniera inverosimile fra una triplice palizzata di grosse stalattiti vicinissime, ma trovarsi contemporaneamente piegato a guisa di S.

Poco dopo questo ostacolo, il quale sembrava dapprima insuperabile, e che si trova a circa 1 km. dall'ingresso, fu scoperta invece la più bella sala fin'oggi incontrata nel labirinto: il suo asse maggiore è di circa 20 metri, e contiene un meraviglioso giuoco di stalattiti sonore, pendenti a fianco come trasparenti canne di un *carillon*, dalle quali fu possibile trarre una serie di arpeggi armonici di indicibile effetto. La sala ebbe sùbito un nome, un grande nome che ci venne alla mente come quello di un indimenticabile maestro: *Luigi Vittorio Bertarelli*. È l'unica sala del labirinto che fu intitolata ad una persona, e di cui fu sùbito inscritto il battesimo a grandi caratteri di vernice rossa su una parete liscia, priva di concrezioni.

Un'altra notevole sala di circa 25 metri d'asse esiste poco più in là, che dal più notevole fenomeno ivi contenuto fu designata, nell'indispensabile linguaggio convenzionale, col nome di « sala della cortina rosa ». Qui vi è un'importante biforcazione; delle due vie fu seguìta la sinistra. Scelta casuale, giacchè entrambe si presentano della stessa importanza. Il cunicolo percorso è abbastanza comodo, sì da permettere di camminare ritti, ma è ostruito al centro da una formidabile colonna stalat-

meravigliosamente delicata, aventi spesso anche grandi dimensioni, che per i loro dettagli e la trasparenza, non hanno riscontro in nessun'altra grotta del mondo; autentiche meraviglie che strappano grida d'entusiasmo anche all'esploratore di caverne il più incontentabile e difficile. Abbondano le stalattiti arborescenti, vetrose; le stalattiti spinose e ramificate; quelle a filamento e quelle risonanti; le cortine trasparenti, i pizzi cristallini, le colonne stalagmitiche più varie, le « cascate », i drappi chiusi, tubolari, in una gamma cromatica che dall'avorio va talora al rosa e — più verso l'interno — volge al bianco assoluto.

Le diverse caverne e cavernette sono a distanza fra di loro, congiunte da cunicoli, fenditure strettissime, sottopassaggi, talora estremamente difficili da superare. Gli esploratori (dei quali io facevo parte), si sono così trovati intenti a cercare il cosiddetto « passaggio maestro » del labirinto, aiutati non solo da una intuizione proveniente dalla pratica, ma anche dalla direzione di una notevole corrente d'aria che spira in [illegible] e che è l'indizio più sicuro che il labirinto ha più di una

UNO DEI PIÙ SINGOLARI FENOMENI DELL'ADDAURA, LE STALATTITI SPINOSE, CHE NELL'ESEMPLARE FOTOGRAFATO FORMANO UNA CASCATA.

titica, del diametro di circa un metro, e che ai due lati non lascia libere fra colonna e parete che due feritoie (di circa 18 centimetri a destra e 22 a sinistra, punto più largo). Sembrava impossibile giungere a comprimere il proprio corpo a tale misura; eppure, ad eccezione di tre persone, fu dato di passare oltre dopo disperate prove, giungendo, attraverso un corridoio, ad una piccola stanzetta d'inverosimile splendore: la « cappelletta ». A pochi metri prima di essa trovasi la concrezione di maggior pregio finora incontrata: la « cortina intessuta », crediamo unica al mondo.

A questo punto, a circa 1000 metri di percorso, ebbe termine la già fin troppo inoltrata prima esplorazione, durata 7 ore.

La seconda esplorazione ebbe luogo il 6 settembre. Fu rifatto tutto il cammino sino al punto estremo raggiunto la volta precedente. Da lì fu aperto un nuovo varco che diede adito ad un foro così ristretto da lasciare passare con estrema difficoltà solo alcuni di noi. Attraverso un breve cunicolo discendente fu raggiunta una lunghissima e spaziosa galleria, sensibilmente rettilinea (spa[illegible]à paragonabile a quella di una galleria ferroviaria), evidente alveo di un fiume sotterraneo, in un tempo remotissimo. Questo andito si presenta di carattere ben diverso dai precedenti. Muta l'aspetto generale dell'ambiente, per la sua conformazione e grandiosità; inoltre, mentre il fondo del cammino precedente era abbastanza piano, qui il fondo diventa assai irregolare, irto di balze e di voragini, di spaccature, di enormi massi rocciosi, con qualche inghiottitoio. In quanto alle concrezioni, esse assumono forme sempre più ricche e più bizzarre. I caratteri che le differenziano da quelle di altre grotte spiccano sempre più. Le cortine pendenti translucide, drappeggianti, tubolari, si susseguono sempre più grandi e bizzarre; e le stalattiti e le cascate arborescenti e ramificate assumono struttura tanto fantastica da sfuggire ad ogni tentativo di descrizione. Lo scosceso suolo di questa galleria non consiste nella sola nuda roccia o in detriti polverulenti, come nel percorso antecedente, ma in massima parte è rivestito da una cristallizzazione di calcite bianca, dalle forme più svariate e talvolta pseudocoralline. Questo alveo di vena idrica sotterranea fu seguito fino ad un punto distante circa km. 1,600 dal mondo esterno, ove la galleria devia ad angolo retto, per riprendere poco dopo la direzione iniziale di Nord-Sud e continuare verso l'ignoto.

Per gravi motivi di prudenza, a questo punto si desistette provvisoriamente da una ulteriore penetrazione. Nove ore e mezzo d'incessanti acrobazie costituiscono infatti una misura-limite degli sforzi che in una giornata convenga pretendere anche da forti fibre. Per proseguire l'esplorazione occorreva organizzarsi in ben altra maniera.

***

Dove conduce questo meraviglioso meandro sotterraneo e quali sorprese ancora promette? Solo l'esplorazione ulteriore potrà assodarlo. Tuttavia l'induzione permette di stabilire una delle seguenti due alternative: il labirinto, che sicuramente ha una apertura opposta, o passerà tutto il monte, lungo circa 6 km. in quella direzione, oppure — più probabilmente — andrà a confluire con uno dei diversi pozzi naturali (inghiottitoi) che, scendono verticalmente dall'alto del monte.

L'esplorazione completa si presenta dunque quanto mai ardua e vasta e potrebbe richiedere anche una prolungata permanenza nelle viscere del monte; e non può dunque essere affrontata a cuor leggero nè con preparazione inadeguata. Occorrerà trascinare seco del materiale d'accampamento ed una buona scorta di viveri; ma ciò, allo stato attuale delle cose, è impossibile, giacchè molte gallerie e passaggi sono talmente angusti da rendere necessario togliersi di tasca ogni oggetto per poter passare. Dunque, il trasporto del materiale d'accampamento — sempre relativamente notevole anche se ridotto ad un minimo indispensabile — sarà possibile solo dopo aver eseguiti dei lavori di parziale allargamento dei vari cunicoli. Questo s'intende fare; e fra poco.

E poi? Contentarsi di aver data notizia di questo singolarissimo fenomeno carsico d'Italia, che rimarrebbe accessibile soltanto a pochi ardimentosi? No. Il fine ultimo è quello di farne una grande attrazione turistica; chè il fenomeno, anche nella sola parte fin'oggi nota, ne è ben degno. Occorrerà perciò fare notevoli lavori per una accessibilità comoda del pubblico, ed a ciò converge l'interessamento delle Autorità locali e governative. Palermo avrà così una nuova attrazione ed una di quelle che non facilmente al turista si presentano. Infatti, pur essendo moltissime le grotte del mondo, sono rare quelle che presentano autentiche bellezze. Di grotte aperte al pubblico e che abbiano il pregio di trovarsi a 20 minuti di percorso da una grande città come Palermo, l'Addaura sarebbe poi addirittura l'unica.

Questi lavori dovranno essere fatti con circospezione estrema. Perchè l'Addaura è un museo di finissimi e delicatissimi capolavori d'arte; tanto delicati che basta talvolta sfiorarli leggermente per distruggerli. Inoltre gli ambienti sono talvolta così angusti che lo strumento dell'operaio deve lavorare a pochi decimetri o centimetri dalle più fragili e fantasmagoriche formazioni cristalline. Con ciò è definita tutta la difficoltà del còmpito: che però sarà affrontato con grande amore.

Dopo innumeri secoli, per la prima volta l'uomo è entrato a svelare la misteriosa fucina di meraviglie che il Monte Pellegrino nascondeva nella notte eterna delle sue viscere: e non può desistere dall'avanzare. Ma non lo farà nè con scarso rispetto, nè come profanatore; bensì con religiosa ammirazione di quel tempio divino della creazione.

Ing. A. KIRNER.

LE SINGOLARI CRISTALLIZZAZIONI SUL PAVIMENTO DELLA « CAPPELLETTA ».

(*fot. Alinari*)

VITERBO - IL PALAZZO ARCIVESCOVILE CON LA LOGGIA (XIII SECOLO).

VITERBO E I SUOI DINTORNI

VITERBO è tra le più belle, pittoresche e antiche città d'Italia.

A settanta chilometri da Roma, posta sulla falda occidentale dei monti Cimini, alta trecento metri sul livello del mare, gode di aria purissima, di bel clima e guarda uno spazioso e ridente panorama.

Infatti chi passeggia fuori di città per l'ameno viale che circonda le vecchie mura merlate, può mandar l'occhio oltre il fertile piano fino alla vetta di Montefiascone, fino ai monti Volsini che nascondono Bolsena e il suo bel lago, fino al lontanissimo Amiata che sfuma nell'azzurro.

È paese vetusto questo, carico di memorie: quando Roma non era, gli Etruschi avevano qui e intorno per tutto quanto spazia lo sguardo largo possesso di campagne, di ville, di castelli, di città: e vi recavano le arti loro, i riti, i costumi, le consuetudini.

Monumenti smozzicati, enormi massi poligonali, sparsi qua e là per la campagna, o inseriti in edifici più recenti, ipogei, cunicoli, tumuli, pozzi ed infinite fogge di sepolcri, dal più semplice e rozzo al più ricco ed elegante, offrono di che soddisfare così l'archeologo come il turista curioso.

La città di Viterbo poi è di origine così remota che par opera vana il ricercarla: vogliono i più ch'essa sorga presso a poco sul posto dell'Etrusca Surrina, ma prove non ce ne sono e par difficile trovarne.

La città, come ora si vede, è divisa in due parti e cioè la moderna e la medievale.

Merita la spesa di venir fin quaggiù, magari da lontano, per veder questi sassi neri, per muovere il passo lungo queste stradicciuole insinuantisi come serpi tra muro e muro, mentre dalle scalette (*profferli*) appiccicate al di fuori delle case scendono donnicciuole col sec-

(fot. Alinari)

VITERBO - CASA FARNESE OVE NACQUE PAOLO III (XII SECOLO).

te IV vide passar l'esercito di Corradino che correva all'agguato di Tagliacozzo, e lo scomunicò irridendo all'agnello che andava a farsi sgozzare.

Accanto alla Loggia si può visitare il salone a terreno che ricorda il conclave del 1271 dal quale, dopo trentatrè mesi, uscì eletto papa Gregorio X: e i Viterbesi impazienti della lunga attesa levarono il tetto e serrarono le porte lasciando i cardinali alla mercè dell'intemperie e senza cibo.

La Cattedrale e questo Palazzo sono nel cuore della vecchia città, nel pittoresco quartiere di San Pellegrino che il forestiero non si stanca di visitare e di rifrugare: le maraviglie sono molte. Nello stipite della chiesolina di S. Maria nuova, per esempio, ci arresta un piccolo pulpito di marmo corroso e nero dal quale S. Tommaso d'Aquino predicò alle folle: nella piazza del Plebiscito, pure all'esterno della Chiesa di Sant'Angelo, si può ammirare un antico sarcofago raffigurante la caccia al cinghiale Caledonio, ma ritenuto dal popolino la tomba della bella Galliana, di cui questa è la storia.

Un barone romano dei più prepotenti e facinorosi vide la bella ragazza e se ne invaghì e non potendo farla sua, mosse addirittura guerra sterminatrice al paese e, per rapirla, pose un vero e proprio assedio alla città. I Viterbesi resistevano e se ne facevano beffe, tanto che il barone, disperato di venirne a capo mai, mise le pive nel sacco, anzi l'arma nel fodero, e stabilì di tornare dond'era venuto, ma prima implorò dai Viterbesi la grazia che, almeno dall'alto delle mura gli facessero vedere, per un'ultima volta, la bella Galliana. Fu accontentato purchè levasse l'assedio, ma il barone, che covava il tradimento, quando la vide la prese di mira e le scoccò una freccia che la colse nel cuore.

La misera salma fu raccolta e composta in questo sarcofago e in seguito di tempo, cioè

chiello dell'acqua (quante e quante belle fontane!) ruzzolano i fanciulletti, o tentennano peritosi i vecchierelli.

Che se poi la sera è caduta e vien la notte e con la notte esce la luna grande e piena, la illusione di vivere in altri tempi è completa.

Le vie tacciono, gli usciolini son chiusi, la vecchia città nera e turrita spicca sul cielo diafano, nella luce d'argento.

Ed ecco, andando a caso, una fetta nera nera del palazzo che fu di Federico II, la bella cinquecentesca casa Porcia, il palazzotto, che per metà sussiste ancora, dei Prefetti di Vico, la vetusta chiesa del Gesù (non più ufficiata) dove Guido di Monforte pugnalò Enrico d'Inghilterra, e Dante dice:

> Mostrocci un'ombra da l'un canto sola
> dicendo: colui fèsse in grembo a Dio
> lo cuor che sul Tamigi ancor si cola.

Cioè, si venera, perchè il corpo del giovane principe fu portato in Inghilterra e sepolto nell'Abbazia di Gloucester, mentre il cuore fu posto in un calice d'oro, in mano a una statua sopra una colonna del ponte di Londra, con l'iscrizione: «[illegible] scissum etc.».

Ed ecco [illegible] di S. Lorenzo eretta [illegible] tempio pagano, magnifica [illegible], con un bel campanile [illegible] dalla parte che guarda [illegible] e nero Palazzo dei Papi [illegible] donde Clemen-

(*fot. Alinari*)

VITERBO - LA LOGGIA DEL PALAZZO ARCIVESCOVILE (XIII SECOLO).

verso il XVI sec. vi furono apposte le iscrizioni che si possono leggere ancora, come ancora, nella stessa piazza del Plebiscito si vedono sugli angoli del palazzo del Governo, gli stemmi rapiti dai Viterbesi ai Ferentini quando, verso il mille, ne distrussero l'antichissima città.

Di Ferento non rimangono oggi, perduti nella solitudine della verde campagna, che un anfiteatro e alcuni ruderi e pietre sparse.

(*fot. Alinari*)

VITERBO - PALAZZO DEI FARNESI. BALCONE E SCALA NEL CORTILE (XV SECOLO).

Viterbo è ricca di bellissime fontane (fu già chiamata appunto la Città delle belle fontane e delle belle donne) che versano un' acqua freschissima e pura: ciascuna ha un nome e ciascuna scintilla d'argento nella pace delle notti e fa sentire il suo chiocciolio.

Anche le chiese, oltre le nominate, sono molte, e belle: ricorderemo, e a caso, quella dedicata a S. Francesco nella quale ripo-

(*fot. Alinari*)

VITERBO - PIAZZA DEL DUOMO: CASA IN STILE GOTICO (XIV SECOLO).

sano due papi e cioè Adriano V, Ottobono dei Fieschi, morto a Viterbo nel 1276 che Dante pone nel *Purgatorio* (Canto XIX) fra gli avari — e il suo sepolcro ingemmato a mosaici è una meraviglia — e Clemente IV morto egli pure in Viterbo nel 1268. E in Viterbo nel 1268 morì — e in questa stessa chiesa è sepolto — Pietro di Vico della potente famiglia dei Prefetti di Vico.

⁂

Oltre la chiesa di S. Francesco, uscendo dalla porta Fiorentina e rasentando gli amenissimi Giardini pubblici, si può con poca fatica scendere al Bulicame: è una pozza d'acqua ribollente in piena campagna, di pochi metri di diametro, d'origine naturalmente vulcanica, difesa intorno da un semplice reticolato, e vicino si eleva una colonnina di pietra con sopra i versi di Dante:

Quale dal Bulicame esce il ruscello,

eccetera.

Versi che ho veduto servir di richiamo per lo Stabilimento dei Bagni qua vicino: questi bagni erano conosciuti e frequentati dai Romani e persino dagli Etruschi e guariscono gotte e altri malanni.

Dalla valletta del Bulicame si scorge molto bene la falda orientale tutta verde di boschi dei monti Cimini.

I monti Cimini sono formati da tre alture, la più alta delle quali (detta appunto l'Altissimo) supera di poco i mille metri; le altre due sono il Fogliano, con la macchia verdissima dello stesso nome, e il monte Venere, magnifico avanzo di cono vulcanico, che sorge nella cavità del cratere che diede poi luogo al *lacus Ciminus* dei romani, l'attuale laghetto di Vico, sulle cui sponde s'arriva in breve dalla cittadina di Ronciglione. È muto, solitario, non abitato sulle sue rive e non navigato nelle sue acque: di lì esce un emissario che bagna Ronciglione. Questa grossa borgata vede però scorrere nella valletta che la fiancheggia un altro ruscello che ne alimenta le molte fabbriche, perchè trattasi di luogo molto attivo e industrioso, il quale, tutto teso a ciò che è moderno e vivo, pare voglia dimenticare e far dimenticare la sua storia lontana e l'immane castello che la simboleggia e che gli sta addosso. Questo grande

(*fot. R. Muscioni*)

VITERBO - FACCIATA E CAMPANILE DELLA CATTEDRALE, VEDUTI DALLA LOGGIA DEI PAPI.

(*fot. R. Muscioni*)

VITERBO - VICO BELLA VISTA, PRESSO LA PIAZZA DI S. FAUSTINO.

maniero fu già dei Vico, poi degli Anguillara che riunirono la città al ducato di Castro e la dettero al figliolo Pier Luigi di poco bella memoria.

Poco lontano da Ronciglione è Capranica, costruita sopra la vetta di una piccola collina solitaria in mezzo alla verde e amenissima valle.

Si vuole che anche Capranica sia d'origine etrusca; nel medioevo fu castello degli Anguillara (un ramo degli Orsini). In principio del paese c'è una chiesetta col sepolcro dei signori dell'Anguillara, detto il sepolcro dei Gemelli.

Erano due prepotenti, due sanguisughe, e

la popolazione ne fece giustizia sommaria. Ora dormono il sonno eterno nella loro tomba marmorea sul coperchio della quale, messo in pendio perchè entrambi si vedano, spiccano le loro figure.

Da Capranica passò il Petrarca quando nel 1341 andava a Roma a pigliar la corona d'alloro in Campidoglio.

Questo grazioso paesino tutto nero e tutto raccolto corre sopra una sola via abbastanza larga, mentre le altre straducce che paiono invero poco praticabili, ricascano su questa dai due lati: chi s' arresta e guarda lungh'essa vede in fondo il cielo azzurro e la campagna verde quasi messi in cornice, una cornice nera e vetusta da far gola, se si potesse pigliare e portar via, a più di un antiquario.

Poco lontana da Capranica e anch'essa in cima a un collicello che ricasca precipite da tutte le parti, è Sutri, l'antichissima Sutri, più vecchia, molto più vecchia di Roma, ridotta oramai a un malinconico borgo. Essa e la vicina Nepi erano chiamate le porte di Etruria e la loro caduta significò la soggezione, a mano a mano, di tutta quella nazione.

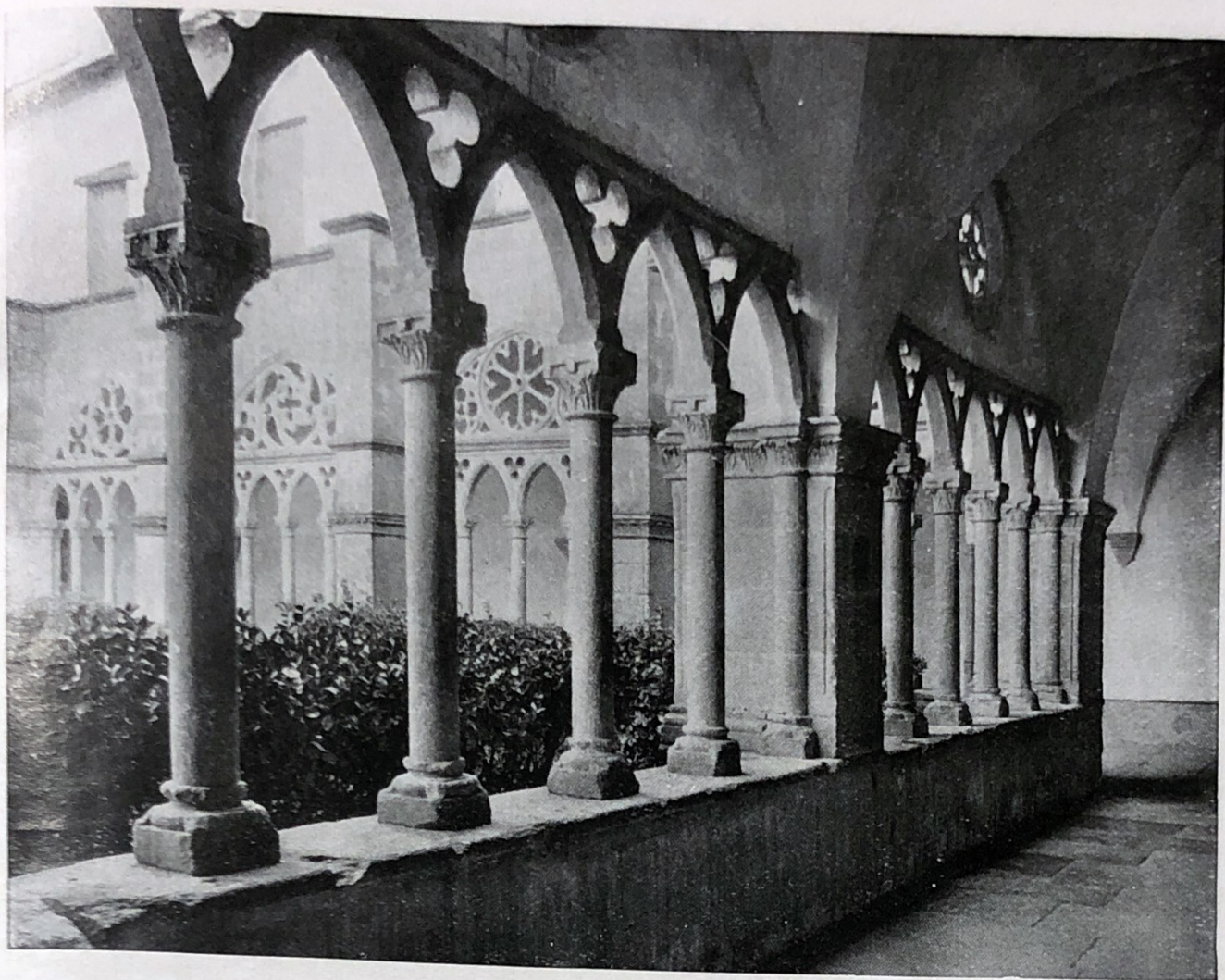
Ma la povera e dimenticata città novera altre glorie e, magari, sventure, poichè fu essa la prima donazione che ricevette la Chiesa (727) da Liutprando re dei Longobardi, in persona di papa Gregorio II dopo d'avere dei Longobardi stessi subìta la dura dominazione.

Vuole una diffusa leggenda che qui nascessero Ponzio Pilato e il paladino Orlando. Di Ponzio Pilato si addita la casa e d'Orlando la grotta che gli fu culla. È fuori dalla cinta della città e non è sola: le grotte son molte, scavate nel-

(*fot. Alinari*)

VITERBO - LA FONTANA GRANDE (LAVORO DEL 1206).

(*fot. Alinari*)

VITERBO - CHIESA DELLA VERITÀ: UN PARTICOLARE DELLO SPOSALIZIO DELLA VERGINE (LORENZO DA VITERBO).

(*fot. Alinari*)
VITERBO - CHIESA DI S. MARIA DELLA VERITÀ: IL CHIOSTRO (XIII SECOLO).

la roccia e non si potrebbe affermare se esse siano opera dell'uomo o della natura. Certo che abbelliscono il paesaggio verde, solitario e grande, tale che con la meraviglia, persuade al rispetto, alla riverenza per le molte e storiche età che vi son passate.

Uno stradone bianco congiunge la zona delle grotte a Sutri che sta su in alto, come raccolta sul cocuzzolo delle sue rocce che la bella stagione ha rivestito tutto di erba e di fogliame, come di erba e di fogliame ha coperto le grotte stesse e fasciato il vetustissimo anfiteatro che si apre un poco più in là e del quale, recentemente, con iscavi opportuni, fu messa in luce la base. È grande e ben conservato. Un paesano di qui mi racconta nel suo pittoresco linguaggio che ogni anno, nel giorno di Santa Dolcissima (ma sul calendario questo nome non c'è), si fa una festa dai Sutrini, i quali, venuta la sera, corrono in giro sullo spalto dell'anfiteatro con lumi accesi e sembrano allegri diavoli.

Fanciulle e giovanetti fanno a chi più può a ridere, a saltare, a chiamarsi ed a pigliarsi e tenersi stretti.

Una volta, traverso uno dei buchi dello spalto rovinarono in molti e si fracassarono in parecchi e da quel giorno divennero più cauti.

Sutri possiede una veneranda Cattedrale che forse avrebbe bisogno di

(*fot. Alinari*)
VITERBO - FONTANA DI PIANO SCARANO (XIV SECOLO).

qualche restauro, con una catacomba. Il sagrestano non c'è; scendo solo, guidato da un ragazzetto, con un mozzicone di candela: la alzo in qua e in là sulle pareti stinte e scorgo qualche fregio e disegno.

Son passati troppi anni!

E poi ci son troppe cose da vedere; perchè i paesi vecchi son come le ciliegie del piatto: l'uno tira l'altro, e più in là, ad occidente di questo gruppetto di monti Cimini, Vetralla, Bieda, ecc. ecc., richiamerebbero il curioso, il turista, l'archeologo pei molteplici avanzi etruschi e romani, di cui sono sparsi: e a nord degli stessi Cimini, Bagnaia, Soriano e che so io, anch'essi vorrebbero una visita.

Allunghiamo intanto il passo verso Bagnaia appunto: e prima di Bagnaia visitiamo la frazioncina la Quercia, famosa per la Chiesa e il bel convento di Santa Maria, alla quale si riconnette la leggenda di quel povero diavolo che dai briganti del luogo (allora ce n'erano molti) si vedeva ogni volta derubato, e un giorno addirittura fu assalito e stretto da quattro o cinque di codesti manigoldi: egli si fece scudo di una quercia invocando la Madonna che tenne lontani gli assalitori, per la qual cosa il pover'uomo riconoscente fece fare una tavoletta da un maestro di Viterbo e l'appese alla quercia, intorno alla quale crebber poscia e la chiesa prima, e il bel convento dipoi. Dice chi se ne intende che S. Maria della Quercia è tra le più armoniche ed eleganti costruzioni del Rinascimento.

Una scalinata di sedici gradini conduce fino alla porta. La facciata austera ha un finissimo portale dovuto a Giov. di Bernardino da Viterbo e in alto si vedono tre bellissime terrecotte di Andrea della Robbia.

Nell'interno un tabernacolo protegge il tronco della Quercia che, col miracolo suddetto, diede come si disse origine al Santuario.

Dalla sacristia si passa nel Chiostro del Convento, con tre gruppi di arcate nei lati minori e sei nei maggiori. Nel mezzo del chiostro vi è una magnifica cisterna o pozzo, opera di Bruno di Dom. da Settignano (1508).

Davanti alla chiesa a destra sorge isolato il bellissimo campanile costruito da Ambrogio da Milano nel 1481-84 con due colossali campane che, quando rintoccano, rispondono.... ai nomi di Maria e di Agata!

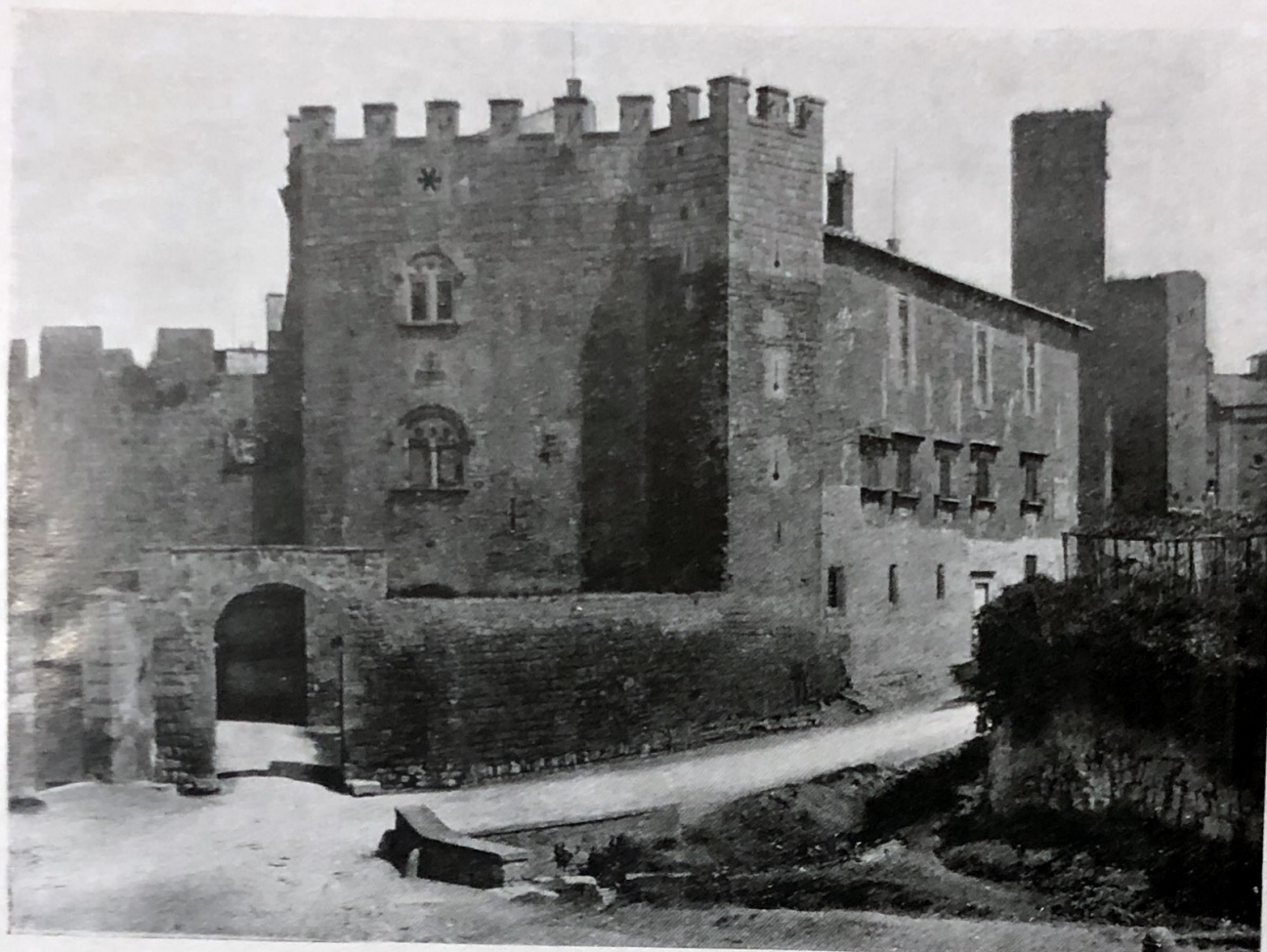
Oltre la Quercia, in poco tempo, per una bellissima strada, s'arriva a Bagnaia che da un lato, con la magnifica villa dei duchi Lante della Rovere, sale verso il colle; dall'altro s'abbassa verso un borro attraversato da un bel ponte di pietra, accanto al quale sorge un castellone (pure dei Della Rovere) grigio grigio e alto alto, che nell'ambito delle sue mura poderose stringe e quasi soffoca quello che una volta doveva essere tutto il paese: oggi non ne è che una parte, ma tutta bella, tutta pittoresca coi soliti vicoletti, le porticine, le finestrucce, gli archi, le piazzole dove brulica la minuta genterella, e... qualche somarello fa capolino col muso pensoso, da quel filosofo ch'egli è.

Il sole scende tra l'ombre umide e secolari e fa fiorire i gerani ai davanzali e asciuga le muffe. Ma la maraviglia del paese è la villa suddetta col suo parco vastissimo, le sue artistiche fontane. La caduta principale dell'acqua che le alimenta, è su in alto. Donde poi scende nella fontana dei Delfini, e di lì, sgorgando per un canaletto, entra in quella dei Giganti che simboleggiano l'Arno e il Tevere: altre due fontane ci sono e altri vaghi e cristallini zampilli.

Il giardino e la villa furono costruiti sul disegno del Vignola, come al Vignola si deve l'altro bel soggiorno (dei Chigi) di Soriano al Cimino, grosso paese a parecchi chilometri da Bagnaia.

La piccola ferrovia ci conduce traverso boschi frondosi e bei campi fertili e ricchi; tutto intorno ridono i

(*fot. Alinari*)

VITERBO - MUSEO COMUNALE: BUSTO DI G. B. ALMADIANI, OPERA DI ANDREA DELLA ROBBIA.

(*fot. R. Muscioni*)

VITERBO - PALAZZO DELL'ABBAZIA DI S. MARTINO (SEC. XIII).

monti, lontani e vicini biancheggiano i casolari.

Siamo presumibilmente nel cuore di quella che fu una volta la selva Ciminia, tanto spaventosa ai Romani, che, nei primi secoli delle loro conquiste non ardirono penetrarvi, e ci volle il tradimento e l'astuzia di uno di loro, perch'essi potessero violare il segreto e l'orrore della selva millenaria e piombare, come uccellacci da preda, nel bel paese toscano: ciò che fu il principio della etrusca rovina.

Ora una ferrovietta traversa le belle campagne ricche di grani, d'ulivi, di viti, e conduce agevolmente fino al paesotto di Soriano e più in là. Soriano nel Cimino, ancorchè l'origine sua si perda nella caligine dei lontani tempi etruschi, ha fattezze del tutto medievali e la impronta maggiore e più energica glie la conferisce il castello (ora penitenziario), alto, grigio, turrito, sul colle donde scendono viuzze e casette serrate le une alle altre, quasi paurose ancora del gigante che le minaccia.

Questo fu fondato nel 1278 da Niccolò III Orsini, il papa simoniaco, l'*anima trista* di Dante (*fatto v'avete Dio d'oro e d'argento*) e fu tenuto sempre dagli Orsini, ch'eran padroni del paese, finchè nel 1497 il Valentino non l'occupò dopo la terribile battaglia che si svolse in questo piano, e vi tenne prigionieri il Duca di Urbino e il Gonzaga marchese di Mantova.

Da quell' epoca, divenuto possesso della Chiesa, Soriano passò naturalmente dall'uno all'altro papa finchè non ricadde nei Carafa e allora fu teatro di una spaventosa tragedia.

La racconto come l'ho letta non so più dove, ma — credo — nella bella monografia che a questi luoghi ha dedicato il Bargellini.

Giovanni, nipote del Papa, aveva in moglie una spagnuola bellissima della quale il cognato, cardinale Carafa, s'invaghì: fu respinto ed egli per vendicarsi l'accusò di adulterio.

Il marito fece morire fra i tormenti Marcello Capece presunto amante, e lei strangolò (era incinta) nel vicino Castello di Gallese: ma il papa che venne poi, il milanese Angelo de' Medici (Pio IV) fece riaprire il processo e fece strangolare il cardinale Carafa e i giudici che avevano dato l'iniqua sentenza.

L'antica cattedrale è chiusa poichè son le

(fot. Alinari)

VITERBO - CHIESA DI S. M. DELLA QUERCIA - LUNETTA DI TERRACOTTA SOPRA LA PORTA MAGGIORE: LA MADONNA COL BAMBINO E SANTI. - OPERA DI ANDREA DELLA ROBBIA.

ore del meriggio e chi può, fa la siesta volentieri.

La piazzola, lì davanti, è deserta: soltanto un fanciulletto solitario e silente mi guarda incuriosito e quasi sospettoso, perchè gli sembra che con gli occhi io vada cercando qualche cosa.

VITERBO - LA TORRE DELLA BELLA GALLIANA.

Cerco infatti — potenza della suggestione — il punto dove cadde, sotto la scure del manigoldo, la testa dell'ultimo signore di Vico. Deve essere qui, o poco lontano da qui!

La famiglia dei prefetti di Vico era potentissima in questa vasta regione fin dal principio del secolo XII e più lo divenne quando, verso la fine del dugento, Pietro di Vico fu investito da papa Innocenzo III « in perpetuo » per sè e pei discendenti, della Prefettura di Roma: i quali rappresentarono allora quell'autorità senatoriale che in Roma era appunto spenta da lunghissimo tempo.

E poichè l'appetito vien mangiando, vollero, i prepotenti baroni, formarsi addirittura uno Stato in questa parte dell'Etruria meridionale, dal che nacque il loro implacabile dissidio con la corte di Roma, tantochè nel 1435 il terribile arcivescovo Pier Vitelleschi, per ordine del papa, mosse dal castello di Soriano con le sue truppe, occupò Vetralla, dove Giacomo di Vico s'era rifugiato, lo prese, lo condusse a Soriano e gli mozzò il capo.

Vecchie storie! — Volto lo sguardo all'orizzonte, l'aria è serena, e aguzzando le ciglia intravvedo la catena dei monti dell'Abruzzo, col Terminillo a mancina, il Velino — il gran Velino — nel mezzo, e laggiù, verso Roma, la caratteristica forma del monte di Sant'Oreste,

alle cui falde c'è un antico e bel cenobio di frati.

Ritorno sui miei passi e visito il palazzo Albani, ora Chigi, pure del Vignola, con la meravigliosa fontana Papacqua (la Regina delle Acque) scavata e scolpita per metà nella roccia che sostiene la villa.

L'acqua che sgorga dalle statue è gelida e va a ricadere in una fontana pubblica dove lavano le donnicciuole del paese e si dissetano i somarelli.

(fot. E. Moreschi)

AVANZI DI UN TEATRO ETRUSCO A FERENTO, NEI DINTORNI DI VITERBO.

Il paesaggio è idillico e ci starei un pezzo, ma un rozzo meccanico mi si avvicina e mi domanda se non ho veduto mai il paese dove la gente vive nelle caverne.

La tentazione è forte; guardo la macchina polverosa che egli ha condotta fin lì e salto su. Andiamo a Magugnano e a Grotte Santo Stefano, paesello quest'ultimo composto quasi tutto di ipogei, perchè, se sul ciglio del vallone cominciano oramai a sorgere casucce e villette, molta parte degli abitanti — la più povera — vive ancora in quelle antiche tombe.

Le visito: non hanno, naturalmente, altra apertura che la porta donde entravano i morti e dove ora seggono e passano i vivi.

VITERBO - IL PULPITO, DETTO DI S. BERNARDINO, NELLA CHIESA DI SAN FRANCESCO.

Sul gradino dove posavano le urne vedo giacigli, o arnesi domestici, pentole, mestolini, ciotole e che so io. Alzo lo sguardo e osservo le pareti e la vòlta recanti tuttavia i colpi degli scalpelli che le hanno scavate, colpi di migliaia di anni or sono!

I più ricchi posseggono qualche capretta o ciuchino, che dormono con loro. Ma di giorno gli uomini vanno a opera pei campi, le donnicciuole lavano alla fontana che scorre lì sotto, la vecchierella fila sulla porta.

E tutti pensano al giorno che avran quattrini da fabbricarsi una casetta sul ciglio e uscire di sottoterra, come le talpe!

R. BALSAMO CRIVELLI.

Che non debba il *Touring* unire il proprio al plauso generale da cui fu accolta l'iniziativa dei « treni per il popolo » o « treni domenicali » ad inaudito buon prezzo? Non è forse l'Associazione nostra la protettrice naturale di coloro che viaggiano, di coloro, cioè, che stimano non esservi svago migliore dell'andare in giro a conoscere ed ammirare il volto della Patria e che, pur essendo molto cresciuti da tempo in qua, non sono ancora quanti dovrebbero essere? *Touring, turismo, turista* son tre parole moderne che hanno lo stesso ceppo, sono state, colle sole indispensabili varianti fonetiche, accolte in tutte le lingue, e vogliono rappresentare un nuovo bisogno, stimolato dal progresso dei trasporti meccanici e segno evidente di civiltà. Plaudiamo, dunque, incondizionatamente all'ottima trovata dell'on. Ciano e dei funzionari che fedelmente lo coadiuvano, favorita da tale successo che ormai bisogna considerarla entrata nelle consuetudini estive delle Ferrovie dello Stato. Il plauso è tanto più meritato in quanto non si è trattato, come si potrebbe supporre, di una specie di « carnevalino » a spese del Governo (non siamo ai tempi delle tre F: feste, farina, e forca), ma di un'operazione che ha lasciato un non disprezzabile margine di lucro al bilancio delle Ferrovie: di essa si potrebbe cioè ripetere che è stata, insieme, una buona azione e un buon affare. Diciamo questo per le anime timorate, capaci anche di scandalizzarsi per tanta larghezza e supporla fatta a solo fine reclamistico. In realtà i treni popolari come sono stati predisposti, con classe unica, poche fermate, con garanzia di occupazione totale dei posti, hanno fornito un prodotto non di poco superiore alla spesa procurata. Niente di meglio che si siano potute conciliare due cose di apparente inconciliabilità (ho detto apparente perchè le reali difficoltà sono minori di quanto s'immagina): l'interesse del pubblico e quello dell'Amministrazione ferroviaria, la quale per quanto « di Stato » non deve essere disinteressata.

In otto ricorrenze festive sono stati trasportati 459.887 viaggiatori mediante 990 treni che hanno fornito un prodotto di 7.582.304 lire e sono forse costati di spesa viva la metà o poco più di detta somma.

Bisogna aggiungere che queste straordinarie facilitazioni possono prendere altre forme, come quella adottata di recente per le « gite invernali in Riviera ». Anzichè limitare la riduzione (che è stata del 70 per cento) alla sola III classe, si è trovato opportuno estenderla anche alla II classe, i cui clienti hanno maggiori possibilità di spesa. Al biglietto si è data una validità di 4 giorni, facendo in maniera che i viaggiatori partiti da Milano e da Torino il 31 dicembre con un treno speciale per Ventimiglia trovassero il treno di ritorno per il 4 gennaio. Ciò ha costituito un alimento modesto ma non disprezzabile per l'industria alberghiera della Riviera, che sente in modo gravissimo la crisi. (Sono si può dire cessate le correnti della clientela straniera). Altra innovazione adottata è stata quella della estensione dei ribassi, ancora in misura del 70 per cento, ai viaggiatori prove-

nienti da stazioni poste a 100 chilometri da Milano e da Torino, facendo cessare le lagnanze giustificate di coloro che non abitando nei grandi centri erano esclusi dal vantaggio di godere la riduzione per tutto quanto il viaggio.

Combinazioni di questo genere se ne possono studiar tante, innestando a concetti che hanno per base l'interesse dei cittadini, quello della grande azienda di Stato, i cui disavanzi finirebbero col riversarsi sulle spalle dei cittadini stessi.

La prima constatazione da fare è che il pronto successo dei treni popolari ha smentito l'opinione che il nostro pubblico (dico il gran pubblico, quello di scarse risorse che sta alla base sempre più allargantesi della piramide sociale) fosse refrattario al gusto di viaggiare, che cioè preferisse il buio e il fittizio dei cinematografi, oppure la serata in osteria, alla bella, onesta e salutare gita all'aria aperta. Ponete il popolo nostro in grado di viaggiare e viaggerà.

Fino a qualche anno addietro i treni erano sufficientemente affollati, e se ora si nota una forte contrazione del traffico, è — si dice — per la crisi generale contro cui non vale alcun rimedio. Rassegniamoci, — si conclude, — e attendiamo che la crisi finisca.

Non abbiamo, per carità!, l'intenzione di tediare il lettore con considerazioni di economia o di finanza; vogliamo soltanto rivolgerci col buonsenso nostro al buonsenso degli altri. Lasciamo da parte questa grossa parola di « crisi » e riflettiamo che fino a quando la moneta andava svalutandosi ognuno vedeva i suoi lucri spontaneamente crescere e trovava tollerabili anche i più alti prezzi. Le cose sono cambiate dopo che la moneta è stata molto opportunamente risanata. Il regime dei prezzi oggi vigenti sulle Ferrovie italiane (forse anche in altri paesi) è un regime post-bellico. Bisogna ritornare al regime prebellico, frutto della lunga e matura esperienza di molti decenni. Tanto più che altri mezzi meccanici di trasporto, sviluppatisi proprio durante la guerra muovono alla ferrovia una concorrenza di cui non si può disconoscere l'efficacia.

Un generale ribasso delle tariffe?

Voi proponete dunque — sento chiedermi — un generale ribasso di prezzi? Rispondo di no, per una serie di ragioni. I prezzi di base vanno mantenuti perchè l'equilibrio del bilancio è *suprema lex*: ma conviene agire sulla complicatissima struttura delle tariffe, non per semplificarla — chè questo è impossibile e dannoso — ma per riportarla più che è possibile alle sue origini. Se andate a comperare un metro di stoffa, trovate naturale che ogni metro debba costare lo stesso, e dieci metri valere il decuplo di un metro. Nei servizi ferroviari, e in genere in tutti i servizi monopolistici, le cose vanno diversamente. Lo stesso servigio è venduto a tanti prezzi diversi, secondo una serie di regole che hanno per fine il miglior interesse generale, inteso questo come somma fra il conto del pubblico e quello della ferrovia. L'equità dell'Amministrazione statale baderà a fare una giusta distribuzione dell'utile fra ferrovia e clientela. Ma è evidente che ciò che più preme è di conseguire l'utile; la difficoltà di distribuirlo è presto superata e talvolta la soluzione viene da sè, direi quasi automaticamente.

Per quanto concerne le ferrovie, poi, si potrebbe agevolmente dimostrare che è il prezzo a determinare il costo, non questo quello. L'esempio dei treni popolari è istruttivo. Il costo per la ferrovia di un viaggio in detti treni è basso perchè sono stati ridotti i prezzi. Il ribasso ha provocato l'affollamento e ridotta per conseguenza la spesa unitaria.

La conclusione è che se le ferrovie ripristineranno coraggiosamente tutte quelle forme di differenziazione che vigevano prima della guerra e di cui la guerra e il dopoguer-

... ALTRI MEZZI MECCANICI MUOVONO ALLA FERROVIA UNA CONCORRENZA DI CUI NON SI PUÒ DISCONOSCERE L'EFFICACIA.

... FINO A QUALCHE ANNO ADDIETRO I TRENI ERANO AFFOLLATI...

ra consigliarono la soppressione o la restrizione, non solo faranno gran giovamento al pubblico ma restaureranno il loro bilancio. Ciò si può dire senza titubanze: è avvenuto sempre così quando si sia saputo procedere con la necessaria abilità e secondo gli esempi che le ferrovie di ogni paese offrono nella loro secolare esistenza. Volendo semplificare una cosa maledettamente complessa, si può notare che a riempire i treni vuoti s'incassa di più, mentre le spese rimangono le stesse.

Terza classe e comitive.

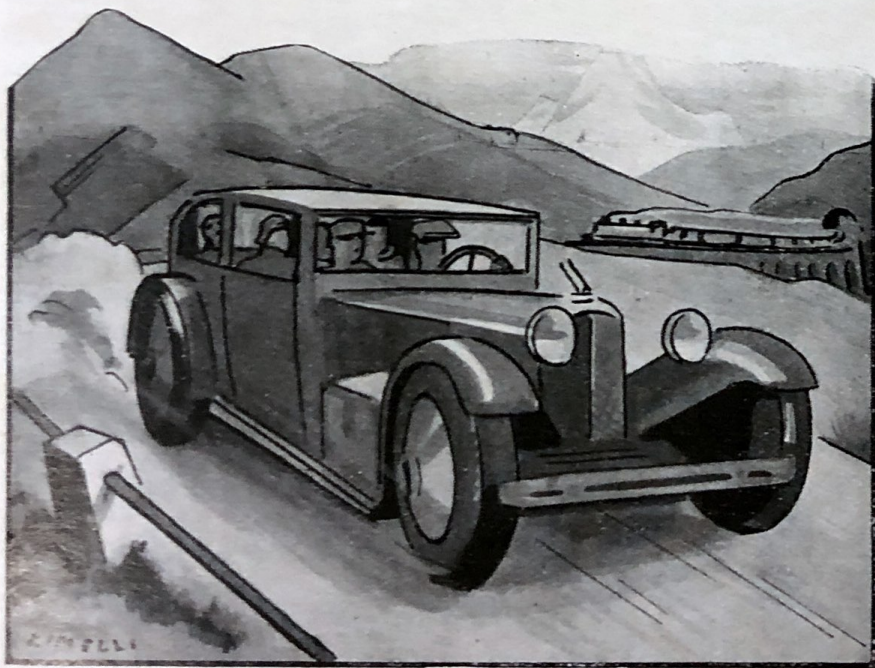
Bisogna, anzitutto, tener d'occhio la terza classe. Questa rappresenta la maggiore risorsa delle ferrovie. Nell'ultimo anno contabile i viaggiatori di terza classe sulla rete italiana di Stato costituirono per numero l'89 per cento del totale (contro il 9 per cento in seconda e il 2 per cento in prima) e diedero quasi i due terzi del prodotto: 935 milioni su un totale di 1.556. Le percentuali della classe a sedile di legno salgono di anno in anno e sono nei paesi più ricchi anche maggiori che nel nostro. Questo vuol dire che non è la maggiore o minore pubblica ricchezza a determinare la prevalenza della classe. La grande frequenza della terza è conseguenza del diffondersi dei viaggi anche negli strati meno abbienti della popolazione. Oggi le nostre Ferrovie di Stato chiedono — per 100 chilometri percorsi in terza classe — L. 19 o 21,50 a seconda che trattisi di omnibus o di diretti, vale a dire 20 centesimi al chilometro. Noi riteniamo che questo sia giusto prezzo finchè trattasi di viaggi redditizi, ma che diventi un prezzo assai discutibile quando non di viaggi di affari si tratti, ma di viaggi per svago. Affermazione simile non è suscettibile di dimostrazione diretta: bisogna procedere per confronti. Di questi, eccone uno. Il prezzo indicato non corrisponde forse a quello dell' automobile, che oggi si può noleggiare a *lire una* per chilometro, caricandovi fino a cinque persone oltre il conducente? Orbene, le ferrovie debbono poter offrire un prezzo più basso dell'automobile, la quale — a parità di spesa — è preferita per la libertà che consente nella scelta dell'orario e perchè ha un carattere di eleganza e modernità cui nessuno sa resistere.

È vero che qui il confronto fra ferrovia e automobile a cinque non è perfetto, perchè il secondo caso implica un raggruppamento di viaggiatori, cioè la formazione di una « comitiva ». Ciò c'induce a vedere come stiamo in fatto di trattamento delle comitive. Fino al primo agosto di quest'anno veniva accordata la riduzione del 20 per cento a gruppi di 25 a 100 viaggiatori e quella del 30 per cento quando i viaggiatori superavano i 100. Dal primo agosto in poi è stata adottata la riduzione unica del 30 per cento ed è stato abbassato a 20 il numero minimo di viaggiatori occorrente per fruirne. (Il minimo è per alcuni casi speciali ridotto a 15). Orbene tutto fa pensare che la riduzione sia ancora scarsa, perchè si resta sempre ai 14 centesimi per chilometro e perchè mettere insieme 20 persone animate dallo stesso desiderio di compiere contemporaneamente una gita iden-

tica è assai difficile. Un viaggio in comitiva non ha mai scopo di lucro; non è un viaggio la cui spesa sia in un modo o nell'altro recuperabile. Non intendiamo dar suggerimenti a persone di sperimentata pratica, ma ci sembra che per neutralizzare la concorrenza all'automobile secondo il caso fatto innanzi, occorra portare a cinque il numero minimo dei componenti la comitiva (una famiglia: e perchè no? il nucleo famigliare è stato già assunto a base di alcune facilitazioni per i bagni di mare e le stazioni climatiche in genere) e graduare la riduzione in maniera che essa tocchi almeno il 50 per cento, tasso non negato neanche attualmente alle grandi comitive come quelle che sa mettere insieme il Touring o che costituiscono le adunate delle Associazioni chiamate a Congresso. (Non voglio insinuare che il Congresso sia talvolta la scusa per la gita a riduzione).

Abbiamo messo insieme terza classe e comitive perchè sono le comitive di terza le più facili a svilupparsi, sicchè un trattamento differenziale da classe a classe con preferenza per l'ultima non sarebbe forse cattiva ispirazione.

Il biglietto di andata-ritorno.

Se v'è riduzione che abbia avuto sin dall'inizio dello sviluppo ferroviario un autentico e giustificato successo è quella conosciuta sotto il nome di biglietto di andata-ritorno.

... A PARITÀ DI SPESA, L'AUTOMOBILE È PREFERITA PER LA LIBERTÀ CHE CONSENTE NELLA SCELTA DELL'ORARIO E PERCHÈ HA UN CARATTERE DI ELEGANZA...

... LA GRANDE FREQUENZA DELLA TERZA CLASSE È CONSEGUENZA DEL DIFFONDERSI DEI VIAGGI ANCHE NEGLI STRATI MENO ABBIENTI...

Ma perchè limitare — come oggi si fa — il rilascio a stazioni poste entro il raggio di 100 chilometri? Bisogna tornare all'antico ed estendere molto di più l'applicazione dei biglietti di andata-ritorno, che possono spingere a tanti brevi viaggi senza base di lucro e perciò refrattari ad una tassazione elevata. Giunge un famigliare a Genova da un lungo viaggio di mare (che non sia il solito zio di America, pel quale non si bada a spese); se lo sborso è limitato v'indurrete facilmente a fargli la sorpresa di andargli incontro da Milano, da Torino, da altra stazione intermedia o posta poco più in là. Ecco un viaggio guadagnato; esempi analoghi si possono moltiplicare all'infinito.

Gli attuali biglietti di andata - ritorno, limitati come abbiamo visto sopra, assorbono già il 33 per cento dei viaggiatori. Si dirà che basta. No. Bisogna portare la percentuale al 50 per cento com'era una volta.

I circolari e i combinabili non sono che una sottospecie dell'andata-ritorno; essi sono poco usati: ne approfitta soltanto il *0,02* per cento dei viaggiatori. Rendono circa dieci milioni l'anno su 1556 milioni di introito totale. Ciò perchè in sostanza

1930

IIIª

IIª

Iª

... NELL'ULTIMO ANNO CONTABILE I VIAGGIATORI DI TERZA CLASSE SULLA RETE ITALIANA DI STATO COSTITUIRONO L'89 PER CENTO DEL TOTALE CONTRO IL 9 PER CENTO DI QUELLI DI SECONDA E IL 2 DI QUELLI DI PRIMA...

non offrono riduzione alcuna. Per renderci conto del modo come è composto il loro prezzo, faremo l'esempio del circolare Milano Torino-Genova-Pavia-Milano. Il percorso totale è di 473 chilometri. Dovreste attendervi che il prezzo corrispondesse a non più di quello di una semplice andata per eguale distanza. Nossignore. Occorre dividere per due la distanza ed avere così 237 chilometri (si arrotonda sempre!) cui corrispondono i prezzi in Iª cl. di L. 120, in IIª di Lire 80,50, in IIIª di L. 47,50. Il circolare costa il doppio di questi prezzi, cioè rispettivamente per le tre classi L. 240, L. 161 e L. 95. Lo scherzo è effetto della differenzialità; un viaggio di 473 chilometri filati costerebbe L. 210; 152; 83,50.

Ma facciamo un altro conto. Qualora non vi piacesse acquistare il circolare in esame dovreste provvedervi di tre biglietti: uno pel viaggio Milano-Torino, l'altro pel percorso Torino-Genova ed un terzo pel tragitto Genova-Milano. Spendereste allora L. 247, 167, e 99,5. Col circolare risparmiate, dunque, rispettivamente lire 7, lire 6, o lire 4,50? Troppo poco per rinunciare alla libertà di fare o non fare l'intero viaggio. Per invogliare all'uso dei circolari occorrerebbe almeno una riduzione del 10 per cento, come vigeva anteguerra.

Questa aritmetica ferroviaria non è fatta per divertire il lettore e perciò ci guarderemo dall'insistervi; tanto più che ci sembra abbastanza dimostrato come i criteri postbellici prevalsi nell'Azienda ferroviaria siano indubbiamente e, vogliamo aggiungere, giustificatamente restrittivi. Ma, come stanno le cose oggi, una maggiore larghezza porterebbe sicuri vantaggi al bilancio ferroviario.

Ed ora vi sarebbe da parlare degli abbonamenti ordinari e speciali che vanno cadendo in disuso. L'anno scorso appena 6.000 persone chiesero in tutta Italia un biglietto di abbonamento di prima classe, 49.000 di seconda, 212.000 di terza, con 197 milioni d'introito sui 1556 milioni di prodotto totale. Dal numero così esiguo di viaggiatori si comprende che tornando ai concetti prebellici si farebbero maggiori affari. Ripetesi che quanto qui si dice non ha lo scopo di favorire il pubblico viaggiante a danno del bilancio ferroviario, ma di fare insieme il vantaggio del pubblico e dell'Amministrazione.

Quant'altro vi sarebbe da dire non solo sugli abbonamenti, ma anche sulle cosidette deviazioni di itinerario e sulle tasse accesso-

rie di ogni genere! Lo faremo, se i lettori consentiranno, un'altra volta. Per ora ripetiamo sotto altra forma una dichiarazione già fatta: è giusto che trattandosi di porre in equilibrio il bilancio ferroviario si sia proceduto con severità; ma ora che il traffico denuncia così gravi contrazioni (nel 1930-1931 i viaggi compiuti sulle Ferrovie dello Stato ammontarono a 96.492.864, di fronte a 110.059.962 del 1929-30 con una diminuzione del 12,33 per cento) la stessa tutela del bilancio consiglia provvedimenti contrari.

Il bilancio di un viaggio popolare.

Abbiamo cominciato il discorso dai treni popolari, cui ha arriso così grande successo; ma il successo è stato anche ricco di insegnamenti, dai quali sarebbe male non trarre profitto.

È stato, fra l'altro, messa in evidenza la esagerazione di alcune tasse accessorie. Mentre il fatto ha dimostrato che la ferrovia, almeno in determinate condizioni, vi può trasportare in III^a^ classe per 9 lire invece che per lire 52,50 da Milano a Venezia, se in un giorno senza treno popolare, acquistato il biglietto normale, per un impedimento qualsiasi aveste poi rinunciato al viaggio, la stessa ferrovia nel rimborsarvi il biglietto vi avrebbe trattenuto il 20 per cento dell'importo, cioè L. 10,50. Un colmo: costa più a non fare che a fare un viaggio.

Se, conquistato il biglietto popolare e giunto a destinazione, avete voluto depositare la valigetta il soprabito e l'ombrello (tre colli) vi sono state chieste L. 3,10. Custodire cinque chili di oggetti in una stazione per poche ore costa la terza parte che trasportare una persona per 267 chilometri a grande velocità. Paradosso di meccanica!

Non soltanto i servizi accessori della Ferrovia sono saliti. Ma tutti quanti i servizi resi nelle stazioni, per uno spiegabile mimetismo, hanno subito il loro bravo aumento. Il fortunato, che per nove lire andava a Venezia, se per la strada ha voluto bere tre volte (una volta ogni 82 chilometri in tempo di canicola non è esagerato) ha speso esattamente quanto gli era costato il biglietto, perchè mezza bottiglia di acqua minerale si vende dalle 2,50 alle 3 lire e non sempre vi è mezzo di bere la comune acqua potabile. Battuta da giornale umoristico: tre bevute d'acqua dolce bastano a portarvi al mare.

... IL FORTUNATO CHE PER NOVE LIRE ANDAVA A VENEZIA, SE PER LA STRADA HA VOLUTO BERE TRE VOLTE, HA SPESO QUANTO GLI ERA COSTATO IL BIGLIETTO...

Gli esempi si potrebbero moltiplicare anche in questo campo. La cosidetta viscosità dei prezzi, una parola inventata dagli economisti per dare apparenza scientifica ad una osservazione banale, non vuol decidersi a farla finita. Eppure tutti sanno che l'epoca dei Cresi è cessata. Chi non se ne accorge ne paga il fio. Gran comodità, per esempio, far colazione in treno! Tutti lo han sempre detto ma non sono pochi quelli che simulano coi compagni di viaggio una pienezza di stomaco per non entrare nel vagone ristorante o per acquistare con democratica disinvoltura un cestino. Chissà perchè! Eppure i cibi, i vini, le acque della Compagnia dei Vagoni Letto non sono di cattiva qualità. Come si spiega l'enigma?

Lasciamolo dire al lettore, che è troppo intelligente per richiedere maggiori chiarimenti.

FILIPPO TAJANI.

(fot. Laura Gallini, Venezia)

UN CURIOSO MODO DI TRASPORTARE I BAMBINI

La giovane madre adatta sul capo e sulle spalle un sacchetto riempito di fieno sul quale appoggia l'apposita culla di vimini, da lei stessa intrecciata. In essa dorme il bimbo avvolto in tela candida e col capo protetto da uno scialle a colori vivaci. Molti chilometri possono essere così percorsi dalla madre senza ch'essa debba ricorrere all'aiuto delle braccia per recare con sè il suo piccino, ancora inabile a camminare ed a reggersi. - La fotografia illustra queste particolarità, tuttora in uso nelle valli orientali del Bresciano; come ad esempio nella Valle del Caffaro, a Bagolino.

LE CARPINETE MATILDICHE

La fama di Matilde, gran contessa di Toscana, non si disgiunge, per i più, dal nome del castello e dalla umiliazione di Canossa.

È un grave errore. Se anche non si badi agli storici tedeschi dell'oggi, i quali svalutano quasi ad una sapiente manovra l'affronto subìto da Enrico IV — costretto ad errare a piedi nudi e in abito da penitente fra la neve delle cinte di Canossa prima di essere ammesso all'udienza papale — altre gesta e altri luoghi matildici hanno grande importanza nella oscura storia di quei tempi. Non dalla sola Canossa quella meravigliosa donna impresse il suggello della propria leggendaria personalità a quarant'anni di vita e di civiltà italiana. È un fiorire di arte, di poesia, di potenza, che tutto si deve a lei.

Ma la gran Contessa non dimorò sovente nel formidabile castello degli avi; ebbe cari altri fortilizi, muniti ed eccelsi, ricchi di luoghi sacri e di opere d'arte, più adatti forse ad accogliervi la corte e i sudditi delle sue marche.

Primo fra tutti, il Castello delle Carpinete. Era un luogo fra i più temuti e celebrati del medio evo: ora, i ruderi cadenti e abbandonati dovrebbero essere per gli italiani una ragione di sottile rimorso.

È così. Quando alcuni mesi or sono si seppe di pericoli che sovrastavano alla celebre arce matildica di Canossa, se ne preoccupò anche, pur in mezzo al suo gravosissimo e assillante lavoro, il Primo Ministro d'Italia, e vi mandò dei tecnici. Trent'anni fa, invece, il Castello delle Carpinete, visse ben altro sconsolato dramma: fu a un palmo dall'esser venduto all'asta — dal fisco italiano — per una tassa impagata di duemila lire. E chi stava per acquistarlo ne avrebbe fatto pietre da costruzione, lassù scarse e costose: fato che incolse davvero, pochi anni più tardi, all'arco pittoresco, incorniciato di edere e adorno di lapidi commemorative, che ne iniziava la strada d'accesso. Il senso pratico dei costruttori di montagna non ha tenerezze romantiche per i ricordi del passato; e, per proteggere gli accessi alle case dalla lordura dei rigagnoli — che lassù trasportano per le vie ogni detrito di vita animale — usan spesso le lapidi marmoree che trovano nei vecchi edifici: romane, medievali o moderne che siano.

(*fot. Sevardi, Reggio E.*)
RITRATTO DELLA CONTESSA MATILDE, POSTO SUL SEPOLCRO DI LEI NELLA BASILICA DI SAN BENEDETTO DI POLIRONE. - È ATTRIBUITO A ORAZIO FARINATI (SEC. XVI).

***

Erano tanti anni che la nobile famiglia dei titolari del feudo tentava di alienare utilmente il vecchio maniero. L'ultimo conte, fecondo cultore di storia, cercò di metterlo in valore compilando un libro « Il medioevo dalle Carpinete » che ancora si cita dal nome compiacente di un amico di casa. L'amico è morto senza certamente immaginare il coro di critiche dotte che si appunta sul libro; ed anche il curio-

(fot. «Ars», Reggio E.)

LE CARPINETE, D'INVERNO, DALLA VIA ROMANA.

so scarico della paternità, diretto a mascherare lo scopo della pubblicazione, non ebbe pratici risultati. Le sacre ruine non allettarono alcun acquirente volonteroso; le Carpinete rimasero a macerarsi nella dimenticanza; e se la fine ignobile non si compì, fu perchè il fisco, creditore, giudicò conveniente acquistare gli obliati ruderi per una somma di poco superiore al suo credito.

Ora, il castello è affidato alla custodia del tempo: guardia nè avveduta, nè diligente. Scomparse quasi del tutto le vestigia matildiche, anche i muri trecenteschi stanno consumandosi nell'abbandono. Nessuno pensa a praticarvi scavi, che metterebbero in luce la primitiva costruzione di Bonifacio e di Matilde; e, pietra da pietra, gli ultimi avanzi si sgretolano, come ormai indistinti nella memoria degli Italiani finiscono i ricordi del luogo.

Eppure, le Carpinete erano la residenza più cara e consueta a Matilde.

Da esse, la gran Contessa aveva dettato placiti, fatto donazioni, accordato investiture; fra quelle mura erano stati adunati vassalli e dignitari della Chiesa a sostegno delle fortune d'Italia; e Gregorio VII vi aveva trovato sicurezza; ed era stata lanciata in pieno viso la sfida all'imperatore. La grande lotta delle investiture ebbe nel castello uno degli agoni più celebri; alle Carpinete da ogni parte d'Italia si guardò come ad un faro.

Fra la marca del settentrione (ove Azzo Adalberto, bisavolo di Matilde, aveva iniziato le sue fortune) e quella di Toscana, (investita al Marchese Bonifacio, padre poco cristiano della cattolicissima Contessa), due strade erano più comunemente seguite in quel tempo: l'una, per la Val d'Enza, passava sotto Canossa; l'altra, per la valle di Secchia, aveva il Castello delle Carpinete a guardia vigile ed eccelsa.

Era forse chiamato così da macchie di càrpini che, un tempo, coloravano di cupo verde il fianco di Monte Antognano, nel quale campeggia.

L'antica via romana che, poco oltre l'acquedotto e la rocca di Castellarano, s'inerpicava fra i monti, a mezza costa, lungo la valle del Secchia, è ancora riconoscibile in parecchi tronchi della mulattiera che fiancheggia il monte di Valestra. Dalle praterie ubertose di Levizzano, fra i castagneti del monte Falò, nel *Mal passo* — nome che gli viene da gesta brigantesche che vi si perpetrarono — il viatore s'inoltra lungo il probabile itinerario di Matilde e dei suoi sudditi

LE CARPINETE, DALLA VIA D'ACCESSO. (*fot. Sevardi, Reggio E.*)

quando si portavano alla capitale dello Stato, Lucca. I luoghi recano ancora — dopo tanti secoli — un carattere vetusto e suggestive memorie: appunto perchè si tratta di zone in abbandono, tenute a bosco, lontane dalle vie battute e perciò quasi disabitate.

Ancor più si rivive la storia di quell'epoca tanto lontana in Valestra boscosa: monte dall'elegante profilo conico. La via lo costeggia in alto, sul fianco, che a sinistra precipita in rapido pendio di querceti fino al greto del fiume. Enormi macigni sospesi fra il verde — frane paurose del monte granitico — rendono, col fitto bosco, misteriosa di silenzio e di minaccia questa via, che alle volte è scavata nel sasso. Qua e là sono grotte tuttora inesplorate di fianco a piccoli oratorî innalzati dalla pietà dei montanari; e par davvero che là sotto ancora dorma il leggendario brigante Balista, che diede, secondo versi pseudo-virgiliani, il nome al monte:

> Monte sub hoc lapidum tegitur Balista sepultus:
> nocte die tutum carpe, viator, iter! (1)

Ma i luoghi erano prediletti dai briganti anche molto tempo dopo i Galli Boi. Attorno a Valestra e all'Antognano s'annidò per molti anni un celebre bandito, che rese insonni le notti a Ludovico Ariosto e a Francesco Guicciardini, l'illustre storico d'Italia, allora governatore di Reggio e Modena e gonfaloniere generale della Chiesa. Era il brigante Domenico de' Bretti, detto l'Amorotto: generoso ed accorto non meno che vendicativo e audace. Egli fu il protagonista della *guerra dei montanari*, che insanguinò l'Appennino, fra Lucca, Parma e Bologna, nel primo ventennio del Cinquecento.

***

Al finire del monte di Valestra, fra un orrido di sassi giallastri, la via passa entro un verde bosco di querce e di castagni, sul fianco destro del Monte Antognano.

Svoltando quasi subito a sinistra, per un misterioso viottolo che guida a un immenso masso di calcare strapiombante su la valle, s'incontra, un poco in alto, un cancelletto di frasche. È il modesto accesso ad un celebre cenobio matildico: San Vitale delle Carpinete. Il largo prato, morbido e verde, che si pro-

(1) Sotto questo monte di pietra, si cela, sepolto, Balista: di notte, di giorno, o viatore, prendi sicuro il cammino.

(*fot. Sevardi, Reggio E.*)
LA VIA DEL MONTE ANTOGNANO E L'ORRIDO DI S. VITALE.

spetta in breve salita, termina con alcuni bassi edifici di rustica apparenza. È quel che resta della Chiesa e del convento, o almeno degli edifici dell'arcipretura.

Entrando, ci troviamo in pieno ambiente matildico. Muri ruinati, fra i quali si affacciano leggeri e ben lavorati capitelli romanici; svelte colonne di marmo a sostegno delle basse vòlte di una sala o di una navata; pareti che svelano le tracce della prisca architettura; finestrelle a tutto sesto; vestigia di ingenui bassirilievi e di pitture; tutto trascurato e cadente, fuor che qualche camera ad uso rustico che fu ricavata da una delle navate secondarie... Notevolissima la strombatura che contorna la porta principale. Tutti questi avanzi appartengono al rifacimento, che Matilde inaugurò alla fine del secolo XI, dell'edificio sacro esistente già nel 1038.

⁂

Tornando da San Vitale al bosco, eccoci sulla via del Castello delle Carpinete a rievocarne la storia.

I versi leonini del monaco Donizone, e Rangerio storico e poeta di parte romana, e Benzone cronista ligio all'imperatore, poco e oscuramente ci parlano di quegli anni. (1) Ma come scultoria e gloriosa vi si profila la figura di Matilde!

Dopo la umiliazione di Canossa, Enrico IV, riammesso in grazia della Chiesa, non si era sinceramente sottomesso. Nel banchetto d'onore, che aveva solennizzato l'assoluzione, il contegno del re tradiva chiaramente un malcelato pensiero di vendetta che doveva dominarlo. « A chi può essere nascosto quale spirito agiti l'animo suo, mentre non mostra letizia nè gli esce una buona parola, e sta tacito con gli occhi fissi meditando, ed ha il cibo a schifo, chino sulla mensa ch' egli segna con l'unghie? ». Così Rangerio descrive: « Gregorio vede e già si condanna:

(*fot. «Ars», Reggio E.*)
PORTALE DELL'EDIFICIO POSTERIORE DI S. VITALE.

(1) Lo studio più accurato e moderno è quello di L. TONDELLI - *Matilde di Canossa*, sec. ediz., Reggio E. (1928).

(*fot. «Ars», Reggio E.*)
I LUOGHI DELLA BATTAGLIA FRA ENRICO IV E MATILDE (IN FONDO, DA SINISTRA: LE QUATTRO CASTELLA, BIANELLO E IL TERZO MONTE).

tuttavia lo ammonisce a condursi d'ora innanzi da saggio ». Ma il pontefice, malsicuro, non osò arrivare a Mantova, ove doveva trattare col re questioni italiane, e — forse — la posizione dei vescovi lombardi; s'indugiò invece nelle terre montane di Matilde fino all'estate: quasi sempre alle Carpinete.

« Di qui — diceva l'iscrizione dell'arco — dal marzo al giugno del 1077 coi fulmini delle sue lettere commosse il Popolo, la Chiesa, l'Impero ».

Nel marzo dell'anno seguente, si riaccese la lotta. Gregorio rinnovò la scomunica contro il re; mentre Enrico IV a Magonza e a Bressanone faceva deporre il papa, come eretico simoniaco e legato da un patto al demonio.

Comincia la guerra, ove Matilde quasi da sola sostiene il deposto pontefice, rifugiandosi, nelle avverse fortune, tra i fedeli e le rocche formidabili delle sue montagne.

Pressochè tutti i vassalli si erano staccati da lei. Ad una ad una, Lucca, Siena, Pisa, Arezzo erano passate dalla parte del re; i vescovi di Parma, Reggio, Modena, Piacenza, Verona, Pistoia, erano scismatici: cioè creature dell'antipapa Guiberto. E nel 1081, a Lucca, la città principale dello Stato, la città donde era scesa la famiglia attoniana della gran contessa, Enrico IV pronunzia la sentenza che depone Matilde da ogni suo grado, la dichiara ribelle privandola d'ogni diritto di belligerante, ne confisca i beni e scioglie i vassalli dal giuramento di fedeltà.

In mezzo a tante sventure, Matilde continua la lotta per il grande ideale cristiano che era diventato lo scopo della sua vita. Di persona « ordina e guida le schiere alla guerra; non la fiaccano le notti, non il freddo, nessuna intemperie riesce ad allontanarla dai suoi ». Perde case, castelli, ville, città, ma non smarrisce mai il coraggio. Per dare oro alla necessità della guerra si adoprano i tesori delle sue chiese. Il solo tempio di Sant'Apollonio, a Canossa, fonde ventiquattro corone (una delle quali di oro massiccio), due tavole d'argento, il coperchio dell'arca contenente le reliquie del santo, un grande turibolo: otto libbre d'oro e settecento d'argento, enorme ricchezza per quei tempi. E quando l'imperatore, dopo l'incoronazione in Campidoglio, è costretto dalle milizie di Roberto il Guiscardo a lasciar Roma, e tenta uno sforzo contro Matilde, costei, che veglia fra le sue montagne, infligge alle truppe di lui una clamorosa sconfitta: a Sorbara il marchese Oberto, capo

(fot. Sevardi, Reggio E.)

CANOSSA, DI SETTEMBRE.

degli imperiali, è ucciso; il vescovo scismatico di Parma fatto prigioniero; quel di Reggio, per salvarsi, deve nascondersi seminudo, per tre giorni, entro un rovaio; e centinaia di cavalieri e nobili lombardi sono uccisi o imprigionati. Mentre Enrico inonoratamente si ritira in Germania, Matilde in Italia conosce le gioie del trionfo!

Ma son brevi gioie! Seguono tristissimi tempi: la morte di Gregorio VII, la carestia, la pestilenza terribile del 1085 che in Lombardia riduce la popolazione ad un terzo! Ed Enrico IV, consolidata la sua posizione in Germania, ridiscende dal Brennero a far le sue vendette. Dal 1090 al 1097 è un ininterrotto susseguirsi di battaglie: e alla caduta di Mantova fan triste coda altre sconfitte della Contessa.

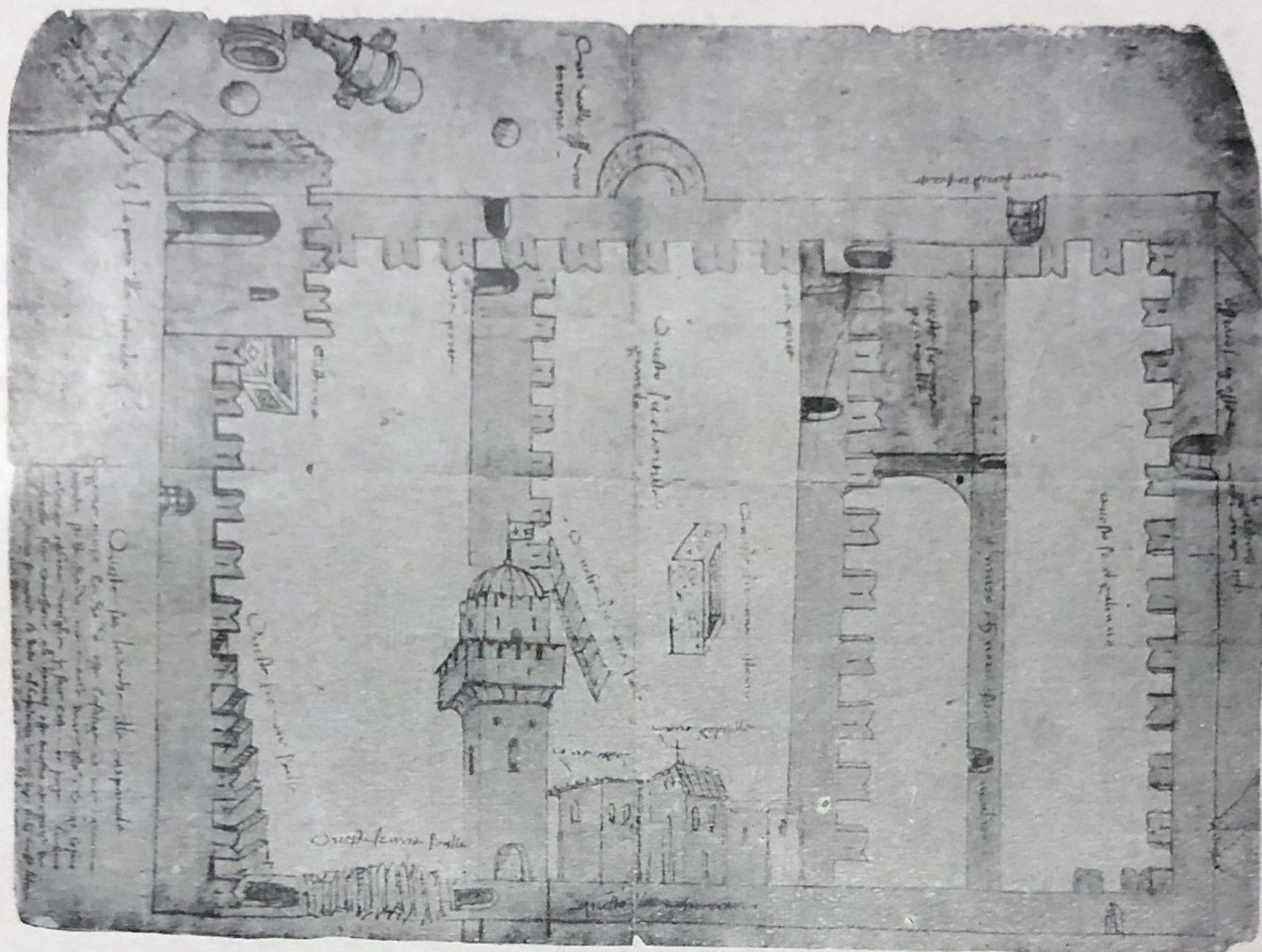
Matilde torna di nuovo ai suoi monti. Ed è qui che ricorre, ancora più fulgido, il nome delle Carpinete.

L'imperatore voleva da Matilde il riconoscimento dell'antipapa Guiberto. E vassalli e familiari la esortavano alla pace, instancabilmente. Ma la donna, che aveva potentemente contribuito all'elezione di Urbano II, il papa delle Crociate, rispondeva: « Se volete la pace col re, io ne tratterò con lui, ma voglio che sappiate che quel che vi si chiede non è giusto ».

Per sentire il parere di ecclesiastici autorevoli, Matilde indisse alle Carpinete un convegno di monaci abati e vescovi. Nel castello si svolge così il più importante quadro del dramma. Donizone ce ne racconta succintamente l'azione.

Molti, anzi la grande maggioranza, eran del parere di deporre le armi: fra essi Eriberto, il dottissimo vescovo di Reggio. Ma un eremita di Marola (la contessa vi edificò poi in segno di riconoscenza un monastero benedettino) (1) si alzò a parlare con veemenza contro ogni compromesso. Ricordò che si combatteva per la causa di Dio; che la debolezza di un istante rovinava le fatiche per tanti anni sostenute; e proclamò che la vittoria era sicura. Da quelle parole infiammate di fede rinasce il coraggio; Matilde e i suoi giurano di combattere fino a che abbiano vita.

L'imperatore, stanco di un lungo e sangui-

(1) La congettura è di ANGELO MERCATI, nel vol. miscell. *Marola*, 1914.

PIANTA DEL CASTELLO DELLE CARPINETE (DEL XV SEC.). (*fot. Arti Grafiche*)

noso assedio a Montebello, deciso di vendicare l'affronto di Canossa, si porta a Reggio, indi alle montagne della Val d'Enza. La contessa che ne spiava i passi dalle sue castella, lo affronta a mezza via fra Bianello e Canossa. « Nei pressi del castello si venne a battaglia. Sotto squillavano le trombe e si menavano le mani; in vetta al sasso i monaci cantavano salmi e pregavano i santi per la difesa del luogo. La vittoria arrise alle truppe di Matilde, che inseguirono i nemici fin oltre il monte Giumigna, ove si venera ancora la « *Madonna della Battaglia* » (1).

Matilde riacquista così quasi tutti i suoi domini; Urbano II rientra in Roma scortato da lei fra una folla fittissima di popolo; si rafforza la posizione della Chiesa, nascono le fortune della libertà comunale.

⁂

Dopo altre dimore di Matilde alle Carpinete fino all'anno precedente la morte, comincia per il vetusto maniero la decadenza. Gli si accaniscono contro i fratelli Ugo Rainaldo e Alberto da Baiso, i Parmigiani e Moroello Malaspina, il Comune di Reggio, i Fogliani, gli Estensi.... Dopo le distruzioni, i restauri. Di uno, degli Estensi, è traccia in un disegno a quattro prospettive e a colori, fatto verso il 1457. È rozzo ed impreciso, ma serve a ricostruire le condizioni del Castello nel secolo XV: quando i Signori di Ferrara, preoccupati dalle minacce della Curia Romana, avevano cominciato a restaurare i castelli delle provincie per servirsene alla difesa. Anche ora, nei muri che prospettano l'esterno, sono riconoscibili le feritoie per adattarvi le bombarde. E rimangono i ruderi delle cortine del cassero, gli avanzi del torrione semicircolare che dominava il lato sinistro all'entrata, e scale e corridoi incassati nel muro. Della cisterna che si trovava nel mezzo del secondo recinto, si scorgevano avanzi nel 1881: ora pietre e materiali e terra hanno finito per ridurla ad un leggero avvallamento del terreno. Dalla

(1) TONDELLI, *op. cit.*, pag 117.

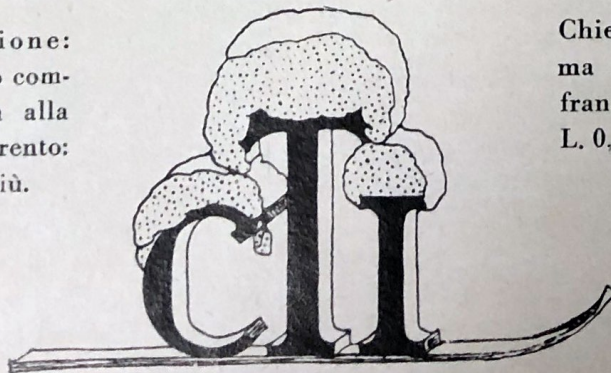
(*fot. Sevardi, Reggio E.*)

LA CHIESA MATILDICA DI TOANO.

lettera in calce al disegno possiamo dedurre che uno degli ingegneri ducali era Luchino Malocello, probabilmente della nobile famiglia genovese. E sul disegno stesso è facile arguire il formidabile sistema tattico della rocca, ove un triplice ordine di difesa rendeva possibile respingere da ogni parte l'assalto, ritirandosi dietro successivi ordini di mura merlate.

Ben a ragione dunque, nel 1520, il Guicciardini si lamentava con Leone X che il Castello fosse lasciato nelle mani del bandito Amorotto che gli «aveva svaligiato il bargello, gittati a terra delle torri (delle Carpinete) i fanti della guardia, e quel che è peggio, tenuti per sei o otto mesi continui pratica » di ammazzarlo. Fin che il ribelle stava lassù, poco valevano le spedizioni e perfino le artiglierie.

Sorte ben dura, per un castello che aveva servito a sostenere vittoriosamente le fortune d'Italia, esser diventato un covo di banditi e un centro di sanguinose vendette! Ma chi, dalla scaletta ruinata che guida entro i recinti, sale all'interno e si arrampica sugli spalti cadenti o nella torre dimezzata, ha un ben più triste quadro di miserevole e immeritato destino.

ALDO CERLINI.

LA SPEZIA - SCUOLA S. BARTOLOMEO: AULA PROFESSIONALE ELETTRICISTI.

LE SCUOLE DEI MARINAI

Fino a che è durata la marina a vela, le scuole dei marinai sono state le navi stesse. I futuri marinai andavano a bordo giovinetti, stavano al comando dei più anziani e la formula scolastica base si racchiudeva in una parola sola: «obbedire».

Obbedienza, spirito d'umiltà, sottomissione, forza di adattamento: queste erano le condizioni «sine qua non» fatte al marinaio; e queste, in via di massima, restano ancora come fondamento per la vita di chi naviga.

La manovra delle vele veniva imparata rapidamente, col rischio della vita, e la nave selezionava presto chi non avesse tutti gli attributi fisici e morali richiesti.

Le pene corporali si distribuivano con la massima facilità, e un ceffone o una pedata avevano un valore sbrigativo, pedagogico e definitivo. Io ho sentito da vecchi nostri ufficiali come questi metodi d'insegnamento e di disciplina venissero applicati con energia, e direi quasi con giovialità, non solo ai marinai ma anche ai giovani ufficiali i quali, dai vecchi comandanti delle Marine sarda e borbonica, erano trattati col *tu* e tenuti in rigida soggezione.

Se si considera poi che a bordo delle navi a vela, grandi vascelli compresi, le derrate alimentari andavano con facilità in sofferenza e che nelle navigazioni troppo prolungate per causa del mal tempo o di avaria, scarseggiavano e venivano razionate, se si considera tutto ciò si troverà giusto che la vita dei marinai fosse considerata non soltanto dura, ma durissima.

Per ciò le leve — e non solo in Italia, ma in tutti i paesi — si facevano con difficoltà e il personale che si dedicava a vita alla Marina proveniva dalle plaghe costiere o insulari più povere. Da questo complesso di cose uscivano però quelle individualità marinare d'eccezione, temprate a tutte le fatiche, abili, pronte, ge-

LA SPEZIA - SCUOLA DI S. BARTOLOMEO. UN CAMERONE: LE BRANDE SONO ZOLLATE. NEL FONDO IL PORTASACCHI.

guato di quanto si è fatto e si fa; non ha, in fondo, una nozione neppure approssimativa delle scuole dove si fanno i marinai d'Italia.

Attualmente queste scuole sono: la «Meccanici» di Venezia, la « Specialisti » di San Bartolomeo, la « Radiofonisti e semaforisti » del Varignano e le « Scuole Riunite » di Pola che hanno particolarmente la preparazione dei motoristi.

La scuola più anziana è la « Specialisti » e la più giovane è la « Motoristi » di Pola; la prima è sorta per allenare i marinai all'uso delle armi subacquee e cioè le torpedini; la seconda è sorta per la necessità nuova della grande guerra che fece tesoro dei piccoli scafi a massima velocità — i M.A.S. — e per i portati ultimi del progresso in fatto di forze motrici meccaniche.

In origine il personale marinaro che si specializzava era scelto tra gli uomini di leva e, ben preparato, dava ottimo rendimento. Presentava però, ed ha presentato fino a pochi anni or sono, un grave difetto: cioè di rinnovarsi continuamente per lo scader della breve ferma; così che, tolto un piccolo contingente che poi passava alla sottoufficialità, tutti gli altri venivano continuamente sostituiti. Non è chi non veda il grave nocumento derivante da una simile organizzazione.

Per ciò si è giunti, seguendo l'esperimentato esempio della vecchia e pur sempre strapotente Marina inglese, all'arruolamento volontario. Questo subisce subito un esame e viene selezionato; e gli elementi più idonei sono avviati alle specializzazioni più ardue e via via, fino all'eliminazione completa degli elementi meno efficienti.

Avviene così che la Marina non accoglie più, nè a dir vero, più accoglieva da anni, i discoli, i buoni a nulla, ma, al contrario, diviene, e giustamente, di difficile accesso.

Con questo punto di partenza, l'appartenere alla R. Marina è vanto e garanzia.

nerose e tenaci, che hanno fatto la forza e la gloria di tutte le marine.

L'avvento della marina a vapore ha rivoluzionato tutto: altro cambiamento fu portato dal perfezionarsi delle artiglierie e una nuova radicale trasformazione è poi avvenuta in quest'ultimo ventennio, che ha ridotte le navi, sia da guerra, sia da traffico, a grandi officine tutte congegnate di meccanica e di scienza.

Il marinaio vive bensì ancora nella sua casa galleggiante, ma non è più alle prese col vento, con le vele, col sartiame, col remo: egli è alle prese con le macchine che deve pertanto conoscere, usare, costruire ed amare.

Artiere del mare, dunque, e artiere perfettamente provetto.

Il materiale che viene affidato al marinaio è della massima importanza e della massima delicatezza. Dalle dinamo, che provvedono la luce e tutta la forza elettrica della nave, al grande cannone dai motori a turbina alla cabina della radio, tutto ciò che ora è a bordo richiede perizia, pratica e conoscenze tecniche.

Un personale così fatto non s'improvvisa: si prepara, e si prepara con la massima cura.

***

Vanto invero assai giusto dell'attuale Governo è di aver provveduto a far sì che questa preparazione possa compirsi nel miglior modo. Il Paese non ha però un concetto ade-

LA SPEZIA - SCUOLA DI S. BARTOLOMEO: UNA DELLE QUATTRO SALE DELL'OFFICINA CONGEGNATORI.

Si genera così una coscienza assai alta e si forma un senso di dignità personale, che è retaggio prezioso di ogni marinaio.

La "Specialisti".

Vediamo ora queste scuole e cominciamo dalla più vecchia, la «Specialisti» di La Spezia.

Il 15 novembre 1874, si istituiva la scuola Torpedinieri, che ebbe la sua prima sede a bordo della R. Nave « Caracciolo » (1875-1881) e poi via via nelle R. Navi « San Martino » (1882-1884), « Venezia » (1885-1894), « Trinacria » (1895-1900), « Castelfidardo » (1900-1908), « Italia » (1908-1910).

Con l'avvento delle applicazioni elettriche la scuola preparò anche gli elettricisti, e via via estese le sue mansioni alle varie specializzazioni che si andarono formando.

Naturalmente il contingente degli specializzati e la natura sempre più complessa della loro preparazione andò aumentando per numero e importanza e la scuola, per necessità di cose, fu, da bordo, trasferita a terra, a San Bartolomeo, vicino a La Spezia.

Nacque così la « Scuola Specialisti »; vi si prepararono e vi si preparano i torpedinieri, i siluristi, i cannonieri, gli artificieri.

È stata cura dell'attuale Governo ed amorosa opera degli Ufficiali addetti, risistemarla, se non ricostruirla, in modo da renderla adeguata ad ogni più oculata esigenza. I vecchi padiglioni sono stati ripuliti, riadattati e completati.

I giovani allievi dormono in grandi camerate arieggiate e vigilate igienicamente, e loro giaciglio è la branda appesa uso amaca, come si adopera a bordo. Al corredo di biancheria e di vestiario in parte pensano i giovani stessi, in parte vi accudisce un personale apposito di lavandai, guardarobieri, sarti e calzolai che è installato con tutto l'occorrente entro il recinto stesso della scuola.

Il giovane che si presenta come concorrente dà prova della sua abilità formando e levigando un dado o un parallelepipedo di metallo; subisce poi un piccolo esame che dia un concetto del suo grado d'istruzione.

Mi diceva un ufficiale che, purtroppo, questo grado d'istruzione si rivela bassissimo e

VENEZIA - SCUOLA MECCANICI: IL CHIOSTRO.

che in genere il giovane è appena appena sfuggito all'analfabetismo.

La scuola di Marina compie dunque, per prima cosa, questa ottima opera: assicura ai suoi uomini un corredo nuovo di cognizioni.

E anche questo è merito dell'attuale Governo e frutto di cure particolari dell'attuale Ministro Ammiraglio Sirianni.

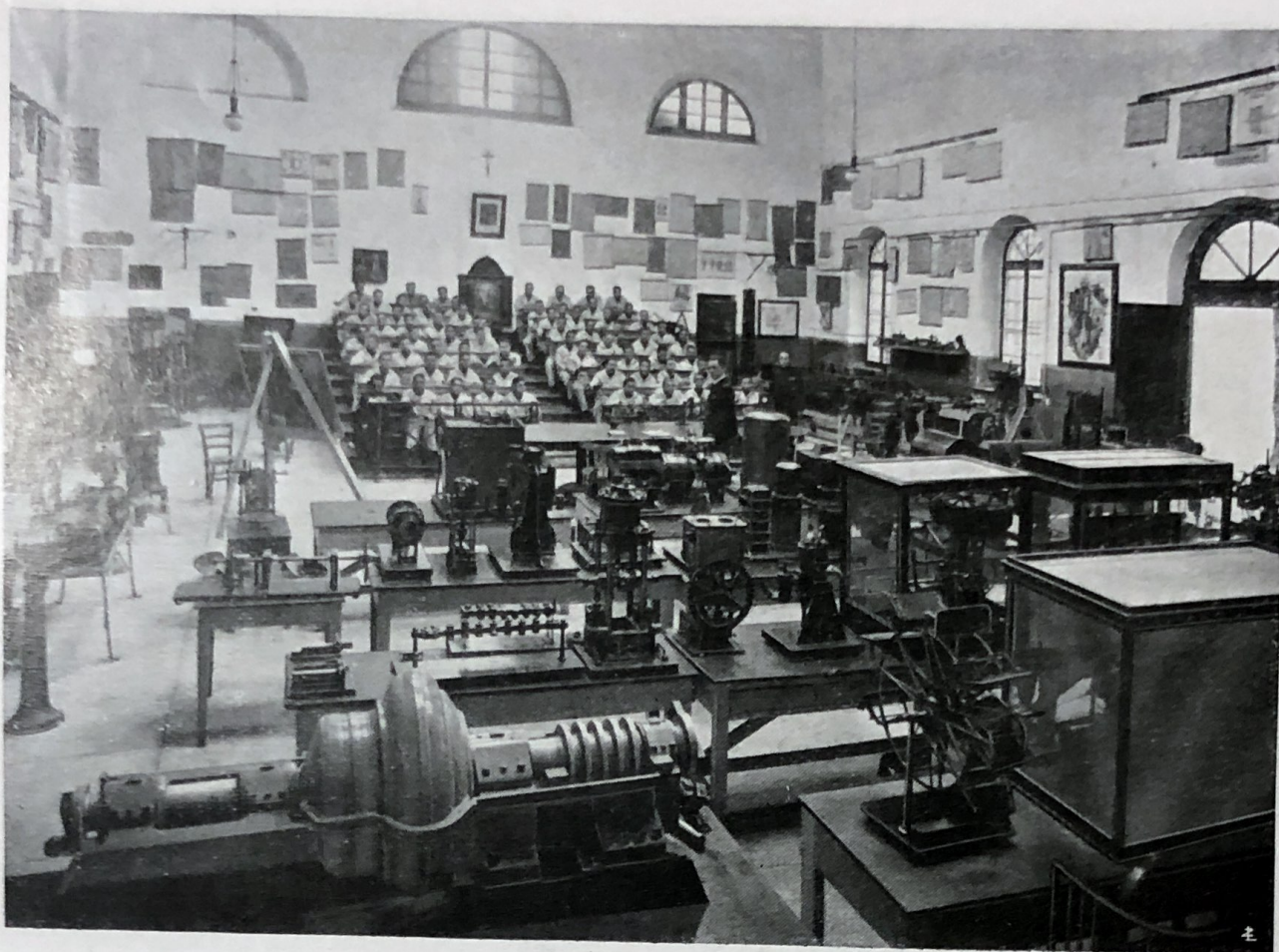
Fino a pochi anni or sono, queste scuole non avevano nè libri, nè testi; adesso hanno libri, testi e biblioteche. Nei libri vi sono riassunti di storia, di letteratura, di geografia e di scienze in genere.

Nella Scuola di San Bartolomeo, che è, diremo così, la più elementare, ho veduto le dispense dell'Accademia Navale di Livorno; ne viene fatta una sintesi chiara, comprensibile, in modo che il marinaio acquisti un orientamento intellettuale generale, solido ed elastico al tempo stesso.

La preparazione intellettuale poi è affiancata e sorretta da quella morale. Gli ufficiali tengono conferenze dedicate alla formazione del carattere ed all'indirizzo della volontà; le aule, i corridoi, tutti gli ambienti delle scuole sono decorati da quadri raffiguranti episodi storici di particolare valore e di particolare potenza ammonitrice. Motti, detti, avvertimenti morali sono scritte sulle porte e lungo le pareti.

Ogni scuola possiede un cinematografo: al Varignano che sorge isolato, all' estremo del braccio destro del Golfo di La Spezia, il cinematografo è anche l'unico svago degli ufficiali e delle loro famiglie così che vi è il posto anche per le signore e per i bimbi, riuniti tutti in un'atmosfera non solo di disciplina e di studio, ma anche di bontà e di familiarità.

Lo sport è largamente usato in queste scuole, ed è per se stesso lo svago più ambito. A San Bartolomeo è stata creata una palestra all'aria aperta per tutti gli esercizi ginnastici. Gli sport marini sono particolarmente amati ed anche i giovani delle regioni interne dell'Italia — come i lombardi, i piemontesi e gli emiliani — sono felici quando possono nuotare, vogare, manovrar la vela e godere il mare.

Anche le aule scolastiche, che fino a pochi anni or sono eran nude e brulle, sono ora corredate del più ricco materiale didattico, na-

VENEZIA - SCUOLA MECCANICI: AULA DEI MODELLI.

turalmente adattato all'insegnamento che si impartisce. V'è, per esempio, la sala ove s'in segna il congegno ed il funzionamento delle artiglierie: ora questa sala ha i modellini dei cannoni e tutte le parti dei cannoni. I giovani imparano così l'anatomia dei pezzi ed il loro funzionamento; quando poi passano alle fucine, apprendono anche a fare i vari pezzi. A bordo poi troveranno delle piccole fucine così da poter riparare alle eventuali avarie del materiale, sia facendo addirittura i pezzi nuovi, sia compiendo aggiustamenti.

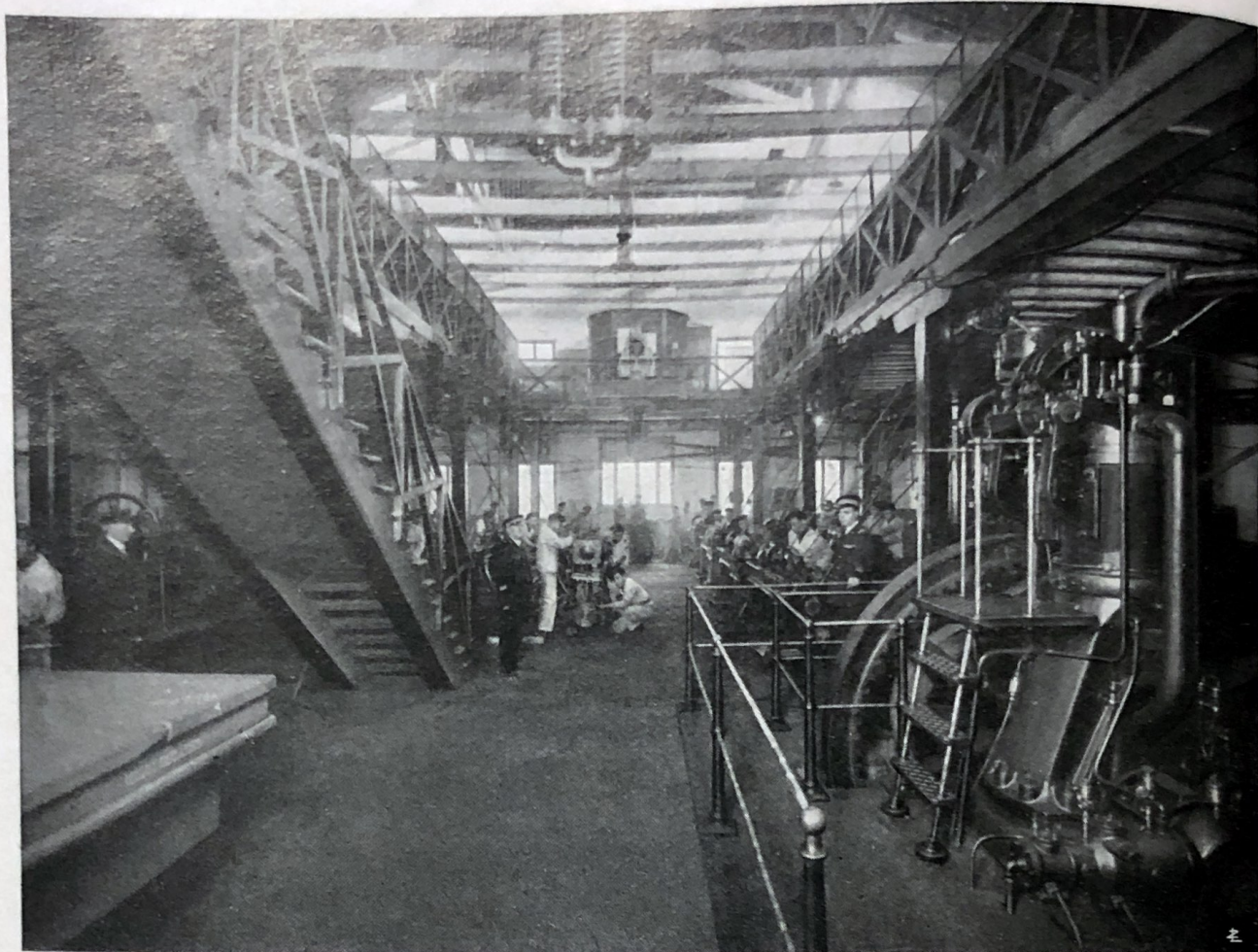
La nave naturalmente non ha solo i cannoni, ma si può dire che tutta la sua struttura interna è meccanica e che tutta la sua vita procede da strumenti di precisione.

Ecco dunque una grande sala che porta infissi alle pareti o racchiusi in ampie vetrine i modelli di tutti i sistemi meccanici della nave. Qui vediamo l'apparecchio che fa muovere argani, qui il sistema di telefoni, qui un intiero impianto per la distribuzione della forza elettrica, ecc.

L'elenco potrebbe continuare un pezzo!

Il giovane impara tutta questa vita meccanica e si specializza ad un dato punto di essa, ma è anche ragguagliato del funzionamento generale, così da farsi una coscienza chiara e pratica della situazione. Non solo, ma gli specializzati in un ramo, sanno, mentre sono ad un dato lavoro, quale altro lavoro stanno compiendo i loro compagni. Ne viene una omogeneità, una armonia di cooperazione che rende il lavoro stesso più agile e più efficace. Il marinaio si sente insomma come una cellula viva facente parte di un grande organismo dotato di somma importanza.

Dallo studio teorico l'allievo passa a quello pratico, e la scuola è in proposito attrezzata alla perfezione. Per i siluristi, ad esempio, vi è un apposito *pontile di lancio;* i minatori hanno alle boe una zattera alla quale si recano per affondare e ripescare le torpedini nei differenti fondali, gli elettricisti hanno speciali officine per il bobinaggio e il giuntaggio, e così via.

L'officina fabbri e quella della fiamma ossidrica vengono frequentate da quegli allievi dei varî corsi che mostrano di possedere speciali inclinazioni.

VENEZIA - SCUOLA MECCANICI: OFFICINA DEI TORNITORI.

Ad una lacuna singolare si è poi provveduto molto opportunamente, proprio in questi ultimi tempi: a preparare i cuochi! Se si consideri che la Marina ammannisce con proprio personale il cibo quotidiano a migliaia di persone, parrà strano che a preparare gli specialisti della mensa non si fosse provveduto prima.

Meglio tardi che mai. Adesso a San Bartolomeo, in ampie cucine lucenti per candide mattonelle e per pacifiche batterie di cazzeruole, quaranta giovani imparano coscienziosamente a cucinare minute saporite ed igieniche. Il loro corso dura dieci mesi, e così la Marina ha risolto felicemente un problema che per molte misere padrone di casa resta tuttora insolubile.

Naturalmente non manca nella scuola l'infermeria, e questa è, per fortuna, la parte dell'istituto che vivacchia di esigua vita. I giovani assunti sono tutti sani costituzionalmente e la vita igienica e disciplinata che conducono, li tempra e irrobustisce; subito dopo il primo mese essi crescono di peso, si allargano di torace e le loro malattie, normalmente, si riducono a qualche tonsillite limitatamente alla stagione autunnale.

La "Radiotelegrafisti".

Lontano dai rumori e dalla città, in un raccoglimento da monastero, su di un promontorio che domina il Golfo e, oltre la diga, spazia sul mare, la scuola del Varignano ha una sua particolare ed austera bellezza. I suoi fabbricati sono antichi: alcuni, come il torrione, secolari; ampi però, e ben adattati. Si sale alla scuola per una di quelle vie a strapiombo sul mare ombreggiate da lecci e da pini marittimi, come ne ha solo il Golfo di La Spezia.

Su, nel promontorio, tra lecci e pini, in vista del Tirreno azzurro, si studia; si studia seriamente e tenacemente e s'impara ad usar la scienza nelle sue più importanti applicazioni alla vita pratica.

Il primo nucleo di questa scuola fu dato dai «segnalatori semaforici», ai quali si aggiunsero dopo il 1887 i telefonisti ospitati tutti su di una nave scuola « Venezia ». Il personale

VENEZIA - SCUOLA MECCANICI: OFFICINA FONDERIA CALDERAI.

fu, fin dall'inizio, volontario; e nell'anno dopo, e cioè nel 1888, la scuola fu trasferita a San Bartolomeo ove rimase fin al 1891, anno nel quale passò al Varignano.

Nel 1896 Marconi concretava la sua scoperta della telegrafia senza fili ed il Torrione del Varignano, testimone oculare delle glorie genovesi e pisane, fu scelto per le prime esperienze di radiotelegrafia con l'impianto del primo apparato Marconi in collegamento con le analoghe stazioni sistemate a San Vito, a San Bartolomeo e su di un piccolo rimorchiatore adibito alle esperienze in mare.

Col rapido ed ampio sviluppo delle stazioni radiotelegrafiche così a terra come a bordo, si è imposta la necessità di un personale specializzato, sempre più numeroso e provetto; e così la scuola, trasferita con sede propria al Varignano, fatta oggetto di amorose ed attente cure, assunse via via lo sviluppo che ha ora.

Il personale reclutato è, ed è sempre stato volontario ed è ammesso dopo un esame che lo dichiari idoneo allo studio ed all'applicazione degli strumenti delicatissimi ed importanti che debbono essergli affidati.

Anche in questa scuola l'avviamento alla specializzazione teorica è affiancato da uno studio di carattere generale, che dona all'allievo una istruzione media ma importante e ben adattata allo scopo.

L'istruzione tecnica viene impartita da Ufficiali specializzati; per quella di coltura generale vi sono insegnanti civili.

Le materie strettamente professionali sono oggetto di studio attentissimo e per l'applicazione pratica, la scuola è corredata esaurientemente, ed è, nel suo macchinario, continuamente aggiornata in modo da essere al corrente di tutte le ultimissime applicazioni.

Il giovane impara a dattilografare, a stenografare, a radiotelegrafare ciò che riceve, a trasmettere e a fissare le comunicazioni con la massima solerzia e velocità.

Queste comunicazioni possono avvenire anche a bordo di sottomarini, e la scuola ha gli stessi apparecchi che si trovano nelle navi subacquee, come ha gli apparecchi di ogni altro tipo e dimensione Da queste possibilità, dalla selezione severissima che si compie attraverso esami accurati, dallo stesso ambiente

POLA - SCUOLA C. R. E. M.: AULA DI DATTILOGRAFIA PER GLI ALLIEVI FURIERI.

vi sono accuratamente impartite per quanto è necessario al compito dei sottufficiali i quali, a bordo, hanno mansioni svariate ed assai gravi responsabilità.

La vita fisica del giovane è anche qui molto sorvegliata, e la scuola ha delle comodità eccezionali, come per esempio un riscaldamento a termosifone che permette ai giovani lo studio continuato anche serale. Poichè è usata ai volonterosi ogni facilitazione di studio e si rende possibile ai migliori di passare, in caso, agli studi superiori.

La scuola ha la sua sede in un antico convento, e gli adattamenti che via via si son fatti e che si continuano a fare, non hanno tolto agli ambienti e soprattutto al bel chiostro interno, un carattere di mistico e pur elegante raccoglimento che non stona ma riposa.

La sorveglianza anche morale ai giovani è fatta con amorosa cura, così che il giovane trova nei superiori un appoggio, un esempio ed una sicurezza.

I giovani che passano per questa scuola ne escono con un corredo di cognizioni, con una formazione di carattere e con una distinzione di modi che rende loro possibile non solo di sorvegliare e guidare con sufficiente autorità i marinai coi quali, a bordo, hanno continuo contatto, ma anche di seguire adeguatamente l'indirizzo dell'ufficialità.

Venezia conosce ed ama questa scuola e giustamente ne va fiera; vede questi giovani montar la guardia all'Arsenale, vincer le gare sportive così di mare come di terra, li vede passare in colonna, bei figlioli e ben disciplinati, e sa che son studiosi, colti ed arditi. È insomma questa l'Accademia dei nostri sottufficiali e degna cosa è che siano ospitati in quella Venezia che tanto curò il personale dei comiti e dei sopra comiti: di coloro cioè che rappresentavano e rappresentano il sistema nervoso di quel grande e complesso organismo che è la nave.

isolato e raccolto in un'atmosfera di scienza e di dovere, esce un personale impareggiabile per abilità per spirito di sacrificio, come tutti gli Italiani con legittimo compiacimento hanno per luminose prove constatato.

La vita fisica dei giovani è curata qui come in tutte le altre scuole: igiene, buon cibo, sorveglianza sanitaria, sport ed il magnifico clima di La Spezia fanno di questi uomini dei campioni di resistenza fisica atti quindi, come è necessario, ad ogni più ardua fatica.

La "Meccanici„.

La scuola Meccanici di Venezia ha un carattere tutto suo. Ne escono dei graduati destinati a far la carriera dei sottoufficiali. Una volta, la scuola dava il contingente dei macchinisti-sottufficiali che poi, con una serie di studi ed esami supplementari, potevano far tutta la carriera dell'ufficialità fino ai massimi gradi. Ora, invece, l'ufficialità addetta alle macchine proviene dai laureati in ingegneria navale, e la sottufficialità da questa scuola che ora non è più « macchinisti » ma « meccanici ».

I giovani che vi entrano sono in massima parte di ottima famiglia e superano un esame di ammissione piuttosto difficile. Lo studio della teorica delle macchine è in questa scuola assai sviluppato, e tutte le discipline scientifiche inerenti alle forze motrici ora in uso.

La Scuola di Pola.

L[illegible] moderna con le sue nuove esigenze [illegible]calza solo noi. Queste marine di guerra [illegible] fino a pochi decenni fa, parevan chiuse [illegible]mule colossali e lente, son soggette ora ad un singolare nervosismo, son schiave di tutte le novità. Le armi si trasformano, le possibilità vanno all'infinito e, soprattutto, si compiono vere rivoluzioni nel campo della forza motrice.

Bisogna dunque conoscer tutte le novità, crearle, prevenirle, saperle usare.

Ed ecco che è sorto un tipo nuovo di marinaio: il motorista.

Il motorista ha in mano il cuore della nave. Egli usa e regola il motore. Ed i motori ultrapotenti e delicatissimi richiedono un governo intelligente ed esperimentato. Come noi sappiamo che avviene per i velivoli, così avviene per le imbarcazioni di piccola nave e per i sottomarini; l'abilità del motorista cioè, e la sua presenza di spirito pesano per gran parte nella riuscita dell'impresa. Per ciò il motorista non può essere improvvisato: si prepara, si allena, si seleziona.

Questo è il compito della scuola di Pola.

Ultima nata, la scuola che si è insediata, direi quasi gioiosamente, nell'Arsenale che fu già dell'Austria, ha assunto, proprio come accade agli organismi giovani e vigorosi, un magnifico sviluppo ed ormai primeggia tra tutte le scuole marinare.

Duemila, duemilacinquecento studenti passano in media per le sue aule e vengono ammessi al servizio regolare della Marina.

L'arruolamento di questi giovani è volontario e la ferma è di almeno quattro anni, ma può essere prolungata ai sei anni, e alla scadenza della ferma vien assegnato un premio che va da L. 2500 a L. 5000 per le ferme di quattro anni e da L. 4000 a lire 8000 per quelle di sei anni.

In conseguenza di un primo esame il giovane, a seconda le sue attitudini, viene assegnato ad uno dei corsi che si svolgono nella Scuola, e che sono: timonieri (marinai destinati principalmente ai servizi inerenti alla navigazione ed ai segnali); nocchieri (destinati ai servizi marinareschi); addetti alle capitanerie dei porti, giovani cioè dotati di cognizioni necessarie alla mansione delle Capitanerie; cannonieri armaroli; cannonieri telemetristi; motoristi navali; fuochisti abilitati alla condotta delle macchine a vapore; carpentieri; furieri O. (e cioè scritturali e dattilografi); furieri S. (e cioè addetti ai servizi di sussistenza).

Come si vede, ogni specializzazione del marinaio vi è curata attentamente. A formar la omogeneità della scuola si provvede con conferenze di argomento storico e patriottico tenute dal Comandante e dagli Ufficiali, alle quali interviene tutto il corpo degli allievi, e che sono precedute da una acconcia spiegazione del Vangelo religioso, fatta dal Cappellano militare.

E qui è giusto fare una piccola osservazione. Il nostro popolo ben difficilmente, per non dire mai, ascolta una parola detta per lui, solo per lui, che suoni istruzione della mente ed elevazione dello spirito. Parola adattata ad uomini, non a bimbi, e datta da uomini che conoscono la vita. L'anima di questi giovani uomini accoglie sempre con grande frutto il richiamo che le viene fatto e le conseguenze sono eccellenti. Il dovere non è più un peso ma è la vita stessa; e la vita avviata con una

POLA - SCUOLA C. R. E. M. ' ISTRUZIONE DEI TIMONIERI NELLA SALA NAUTICA.

ragione chiara ad una meta che appare buona e grande, diviene più elastica, facile e direi quasi gioiosa.

A questa preparazione spirituale si fa fiancheggiare la preparazione fisica: esercizi ginnici, sport e voga. L'istruzione militare con le marcie ed il maneggio delle armi completano il ciclo.

L'istruzione teorica, poi, tende ad ottenere il massimo rendimento nella specializzazione, curando anche l'istruzione generale. Così tutti gli allievi seguono regolarmente i corsi di lingua italiana, di storia, geografia, chimica, fisica elementare, ecc.

Per lo studio teorico di ogni specializzazione, la scuola ha aule dotate di tutto il materiale necessario e insegnanti appositi, e se si pensa che si va dalle nozioni preliminari di nautica ed arte marinaresca che formano la base dell'insegnamento impartito ai timonieri, alla teoria dei motori, che è il nucleo di quella impartita ai motoristi, si può capire come la scuola debba essere vastamente attrezzata.

Per lo studio teorico-pratico ogni branca di studio ha le sale coi modelli più svariati e con le applicazioni più efficaci. Ai cannonieri, per esempio, vengono fatte eseguire esercitazioni di tiro coi procedimenti più diversi, da quello simulato in scala ridotta che riproduce a terra le reali condizioni di una nave che oscilla per effetto del mare ondoso, a quello a piena carica sulle siluranti che sono assegnate al servizio delle scuole e che compiono a tale scopo frequenti uscite in mare.

Per i motoristi v'è un completo corredo di modelli di motori. I giovani imparano a conoscere questi loro strumenti in tutta la loro più minuta anatomia e nel loro completo funzionamento. Essi debbono saper smontare e rimontare il motore, ripararlo e, in caso, nei limiti del possibile, rifarne anche le parti. Debbono conoscere alla perfezione la potenzialità di ciascun motore e ogni possibile variazione.

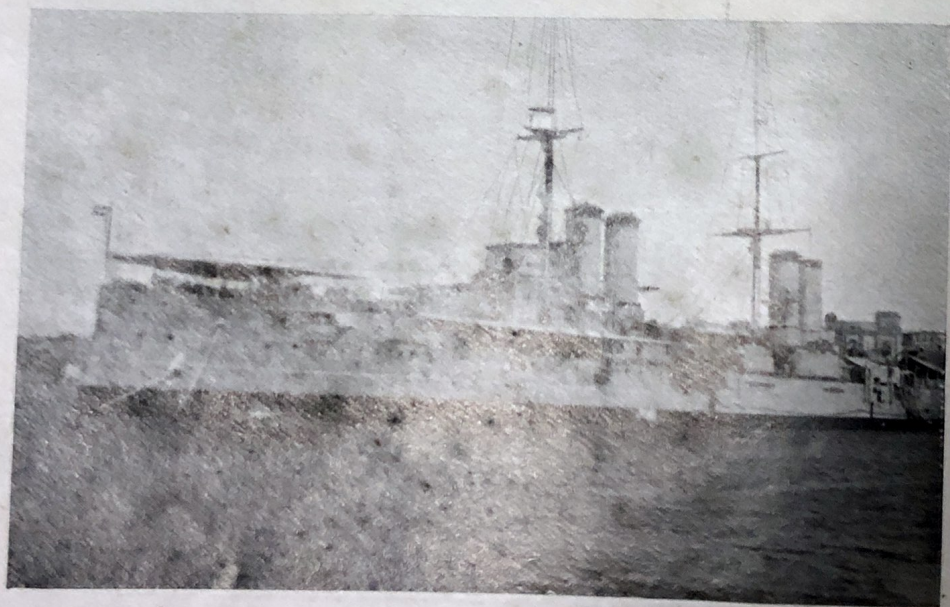
L'applicazione pratica si accompagna subito allo studio teorico e il porticciolo della scuola è ricco di M.A.S. e di M.E. (ex-mas) ultimo modello. Il giovane impara e si appassiona a ciò che fa.

Qui il giovane sente che se egli dà, gli vien pure dato ed a mille doppi. Sente che la garanzia di serietà e di coltura e di probità pratica ed ideale che sono diventati suo prezioso corredo, lo proteggeranno per tutta la vita e che negli ambienti non preparati egli potrà essere guida ed esempio.

Questo profondo ed alto intendimento che anima la scuola di Pola — come attualmente anima tutte le altre scuole di Marina — ha giustificato anche una ricca dotazione di naviglio ad essa adibito.

La R. N. « San Giorgio », vari cacciatorpedinieri, sommergibili, dragamine, M.E., pontoni e navi a vela, sono a disposizione degli esercizi pratici; si aggiungono a questi, per le istruzioni marinaresche e per la voga, la motobarca e le barche a vapore, i motoscafi e le lancie a remo ed a vela.

Un forte che ha un bel nome veneto: « Mocenigo », è attrezzato di tutto punto per le istruzioni pratiche dei telemetristi.

Per avere poi una idea adeguata della vastità di queste scuole si considerino le seguenti cifre: la scuola occupa nel recinto dell'Arsenale un'area di circa 80.000 mq.; i fabbricati contengono 37 aule da studio capaci complessivamente di circa 2800 posti di banco. I dormitori sono 55 ed hanno 2800 brande; per il vitto vi è l'impianto cucine per 2800 razioni. I refet-

LA REGIA NAVE SAN GIORGIO.

POLA - SCUOLA C. R. E. M.: ESERCIZI GINNICI DEGLI ALLIEVI.

tori sono capaci di 2980 posti.

In questa scuola, come pure nelle altre scuole, v'è uno spaccio cooperativo per gli oggetti di necessità degli allievi che possono così provvedersi senza uscir dalla scuola e pagando meno che nei negozi; v'è pure un bar antialcoolico che serve da riunione nei momenti di riposo.

Un hangar austriaco serve da palestra e vi possono fare esercizi ben 4000 persone.

Presso la scuola sono poi istituiti corsi di istruzione generale professionale per sottocapi (caporali e secondi capi-sergenti) che aspirino ai gradi superiori. Altri corsi vi sono per motoristi navali e per la condotta dei motoscafi per personale speciale della R. Aeronautica, della R. Guardia di Finanza, della Pubblica Sicurezza, Sanitari, Palombari.

Le Scuole di Taranto e "dei palombari".

Non chiuderemo il nostro ragguaglio senza aver accennato rapidissimamente ad altre due scuole della R. Marina; l'una per il personale di sanità con sede a Taranto, l'altra per i palombari con sede al Varignano.

Anima e direzione di quest'ultima è il Tenente Nardini, un carrarese che ride parlando dei pericoli dei mari ed assicura che far di nottetempo una passeggiata in fondo al mare è semplice e piacevole come gironzolare in una strada maestra in un pomeriggio di aprile! E a vederlo con quel suo viso sereno e con quei suoi occhi sempre ridenti ci sarebbe da crederlo.

Egli ha istruito i nostri palombari e cioè i migliori palombari del mondo: l'Italia lo sa.

In riva al mare, nella gran quiete della piccola insenatura del Varignano, 18, 20 giovani al massimo, studiano con lui e si addestrano con lui. Sono tutti volontari, non solo, ma se, alla prova, non resistono fisicamente o moralmente, se non hanno saldezza sufficiente, possono, anzi debbono, ritirarsi. Il mare è un tremendo esaminatore per questi giovani, e chi passa le prime prove d'immersione è temprato già a qualunque cimento.

Uno spirito magnifico di fraternità unisce questi giovani; essi sanno di essere affidati gli uni agli altri e, quando lavorano, i più alti valori dello spirito umano debbono accompagnarli: coraggio, presenza di spirito, perizia d'arte e affidamento nei compagni che in alto regolano e sorvegliano i loro movimenti.

Per questo forse nella piccola scuola dei palombari spira un'aura di serenità sicura, di gagliardia gioviale.

Queste sono le scuole della nostra Marina. Il paese vi manda i suoi giovani migliori, essi ne escono perfettamente addestrati non solo per la guerra ma anche per ogni più fervida ed importante opera di pace.

DARIA BANFI MALAGUZZI.

IL CASTELLO, VEDUTO DAL LATO SUD.

CUSÈRCOLI

SULLA destra del fiume Ronco, tra Meldola e Civitella di Romagna, sopra uno scoglio che par chiuda la valle, sorge il forte castello di Cusèrcoli, che fino al 1790 fu sede di governatori.

Qualcuno ha voluto farne derivare il nome da *Cos Herculis*, pietra d'Ercole, altri, e forse con maggior ragione, da *Clusum* o *Clausum Herculis*, giustificato dalla sua posizione strategica sbarrante l' accesso dalla Toscana alla pianura romagnola. Di origine incerta, il castello appartenne prima agli abati di Sant'Ellero, poi al Conte Ubaldo di Giaggiolo, dal quale passò a Paolo Malatesta, l'amante di Francesca da Rimini, che aveva sposato Orabile, l'unica figlia del Conte.

I Forlivesi dell'Ordelaffi tentarono più volte di impadronirsene, ma fu contro Caterina Sforza che Cusèrcoli conobbe il maggior travaglio, sostenendo vittoriosamente l'urto di mezza Romagna. Col pretesto di difendere i diritti del conte Guido Gottifredo, la bellicosa Signora di Forlì sfogò le sue ambizioni di dominio e s'impegnò a fondo contro la formidabile posizione: negoziò soccorsi a Faenza e ad Imola, e lanciò un bando che « *chi volesse bene a Madonna andassi in campo a Cosercoli* » avvertendo che a chi abbandonasse il campo « *la pena della forca per niun conto gli fallirebbe* ».

Ciononostante la rocca non fu espugnata e il 25 novembre 1495 la ferrea Donna dovette, con suo grande scorno, desistere dall'impresa. Nel 1501 il castello passò al Valentino, nel 1527 fu devastato dal Borbone, e finalmente nel 1569 fu venduto ai marchesi Guidi di Bagno, che ne sono tuttora proprietari.

Conobbe le ultime vicende guerresche sotto la dominazione napoleonica, durante la quale ebbe più volte a prendere posizione contro i Francesi, che, per rappresaglia, nella notte del 19 luglio 1800 lo misero a sacco.

Ma il vecchio castello ha resistito alle ingiurie degli uomini non meno che a quelle degli elementi (il terremoto del 1918 fece temere seriamente per la sua incolumità) ed erge ancora la sua mole massiccia e maestosa a ricordare la ferrea età dei nostri padri e le tristi discordie che insanguinarono la generosa terra di Romagna.

Ora il Senatore Giuseppe di Bagno ne ha curato il restauro, conferendo maggior pregio alle vaste sale, ai cimeli romani e ai bei cortili, di dove si contempla il sereno paesaggio della vallata del Ronco.

IL CASTELLO, DA OVEST.

SAN LEO - PIEVE: CAPITELLI DELL'ANTICO CIBORIO. (*fot. Anderson*)

MONUMENTI ARCHITETTONICI

LE CHIESE DI SAN LEO

«Vassi in San Leo.... » È obbligatorio cominciare col ripetuto verso dantesco, che nell'ascesa del primo balzo del Purgatorio ricorda subitamente i più erti sentieri d'Italia, quelli che Dante forse battè trovandoli leni in confronto alla impervia fatica da affrontare. Fu forse Dante a San Leo; e certo allora stupì di quei monti a pan di zucchero, di strana forma e tanto ardui da sembrare per se stessi fortificazioni compiute. A chi ora dalla via di Rimini voglia tentare la salita di San Leo la strada bella e assai larga, sebbene in continua e ascendente curva, non apparirà più l'angusto sentiero dantesco, e il viatore sarà rallegrato dal paesaggio vario su cui, alla sinistra, dominano le tre punte di San Marino e solo ad un tratto sbigottirà della rupe che strapiomba a valle, la rupe alpestre su cui alta si erge la fortezza dei Montefeltro.

L'ingresso assai cupo del borgo s'illumina poi nella piccola piazza dalla bella fonte dietro l'abside dell'antica Pieve, da cui per un sentiero ancora in salita arriviamo al Duomo che pur domina l'altra parte della valle. Curioso paese, in cui le grandi costruzioni sono state impostate nelle parti più accidentate del monte, dove tutto sembra condannato a improvvisa rovina. Così fu costrutta la Pieve: la visita della sua antica abside e delle due fiancate c'invoglia

SAN LEO - PIEVE: DECORAZIONE ARCHITETTONICA ESTERNA. (*fot. Anderson*)

(*fot. Anderson*)

SAN LEO - PIEVE: L'ABSIDE.

ornamento consiste in lesene piatte ed in archetti pensili a coronamento delle absidi, di quel tipo corrente che si suol chiamare «lombardo» e che ora si vuole attribuire a una generica arte romanica primitiva comparsa un poco dappertutto, mentre per noi è sempre più soddisfacente l'antica tesi che quelle forme già sviluppate a Ravenna, siano state diffuse dalla prodigiosa attività dei maestri muratori lombardi. Ma la monotonia esteriore della Pieve è interrotta sui due fianchi da una decorazione sincrona al resto delle murature, la quale vuole porre in rilievo i due antichi ingressi laterali ora chiusi e rimasti ad un livello assai più alto della strada. Le lesene che fiancheggiano queste due porte sono congiunte in alto da due archi che ricadono su una colonnina, la quale posa sopra una cornice marmorea. Questi archi hanno le ghiere composte di mattoni alternati a masselli di marmo e questa vivace policromia, che è poi la stessa delle finestre delle absidi, dà all'insieme di questa decorazione, sul fondo grigio della muraglia, la vivace apparenza di una loggetta chiusa. Questo particolare fin qui non messo in rilievo, potrebbe avere un'importanza decisiva per risolvere la questione della data della chiesa, come dirò in seguito. L'interno della chiesa, tutta coperta di vòlte a botte, è su tre navate. Queste sono divise da due file di pilastri, interrotte da due colonne (una delle quali ha un capitello antico, di spoglio, con pulvino che è forse del VI sec.) ma da saggi compiuti ultimamente in due pi-

subito a vederne la facciata. Ma facciata non si vede, perchè la fronte rivolta verso la valle è ora occupata da una casa fiorita. Per ragioni di sicurezza e forse soprattutto per l'orientamento liturgico si pose l'abside nella parte più salda verso l'interno del borgo: e lo stesso si operò secoli dopo ponendo l'abside del Duomo col medesimo orientamento.

La Pieve ha tre absidi — e bene dall'esterno si vede per le antiche finestrole che sotto le absidi deve trovarsi la cripta — tre absidi ben note agli studiosi d'architettura medievale tra i vari monumenti che si voglion del secolo IX. A guardare l'esterno sembra evidente che tutta la costruzione a tre navate sia contemporanea delle absidi: è un'architettura in pietra arenaria friabilissima, il cui semplice

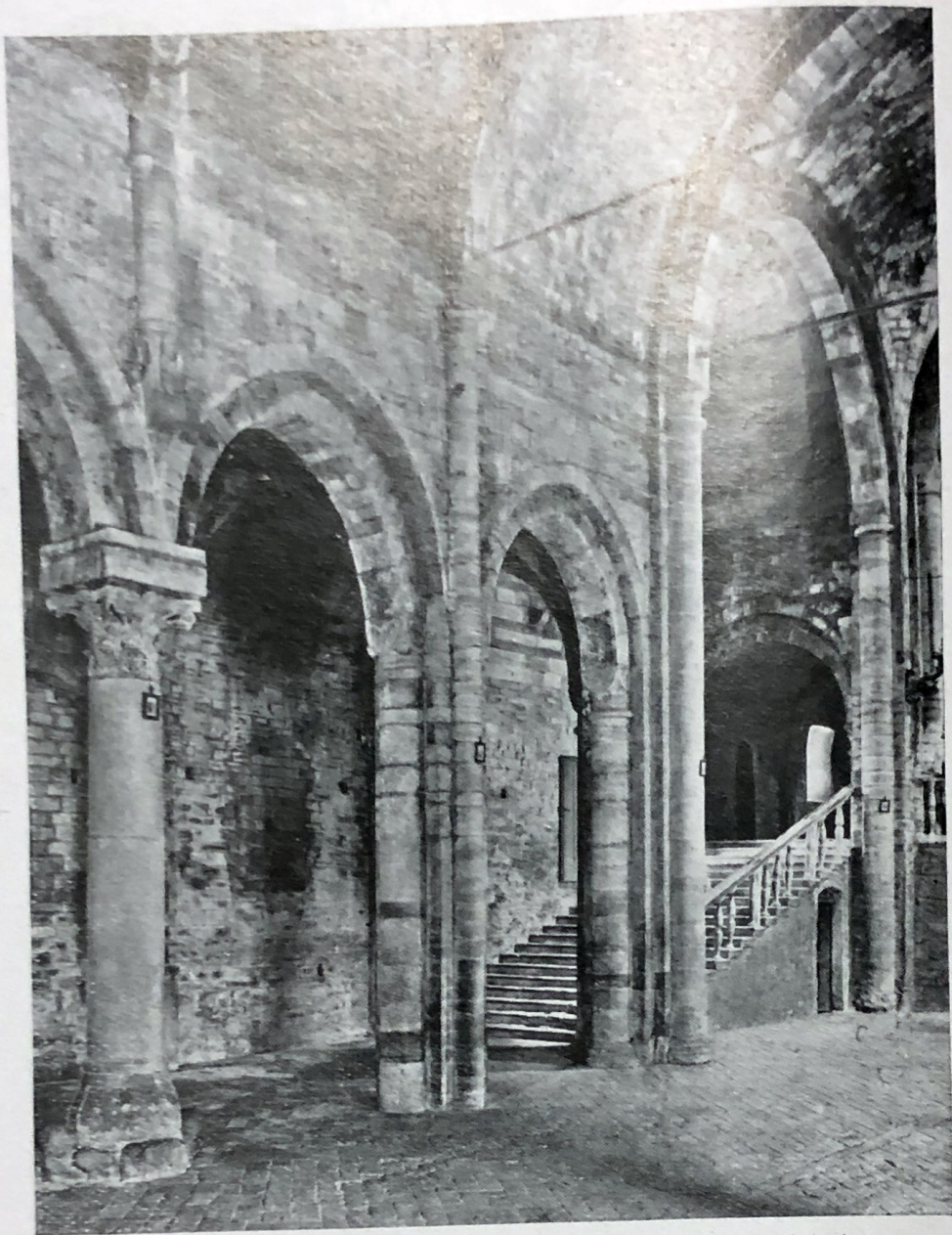
(*fot. Anderson*)

SAN LEO - L'ESTERNO DEL DUOMO.

lastri si è ritrovato che altri di essi rinchiudono colonne ed è quindi da supporre che la chiesa abbia subito nell'interno non piccole trasformazioni. Non mi è stato possibile constatare se essa in origine, quando i sostegni erano almeno in prevalenza colonne, fosse coperta a tetto: ciò avrebbe richiesto una ricerca particolare ch'io non ho potuto compiere nemmeno nella cripta.

Questa, ora interrata, non è mai stata visitata da alcun studioso, e forse potrebbe dare argomenti importanti per il problema cronologico. Il quale finora è stato risolto assegnando alla costruzione la stessa età del suo antico ciborio che ora giace scomposto in un angolo della chiesa. I quattro capitelli del ciborio sono di lavoro fermo e deciso, nel quale nondimeno è facile riconoscere l'arte, malamente detta barbarica, di sculture tanto frequenti nei secoli VIII, IX e X. Sono capitelli a sgusci ornati di palmette, di grappoli stilizzati sui quali si elevano due ordini di caulicoli arricciati. La sicurezza di intaglio è tale rispet-

(*fot. Anderson*)

SAN LEO - DUOMO: UN CLASSICO CAPITELLO.

(*fot. Anderson*)

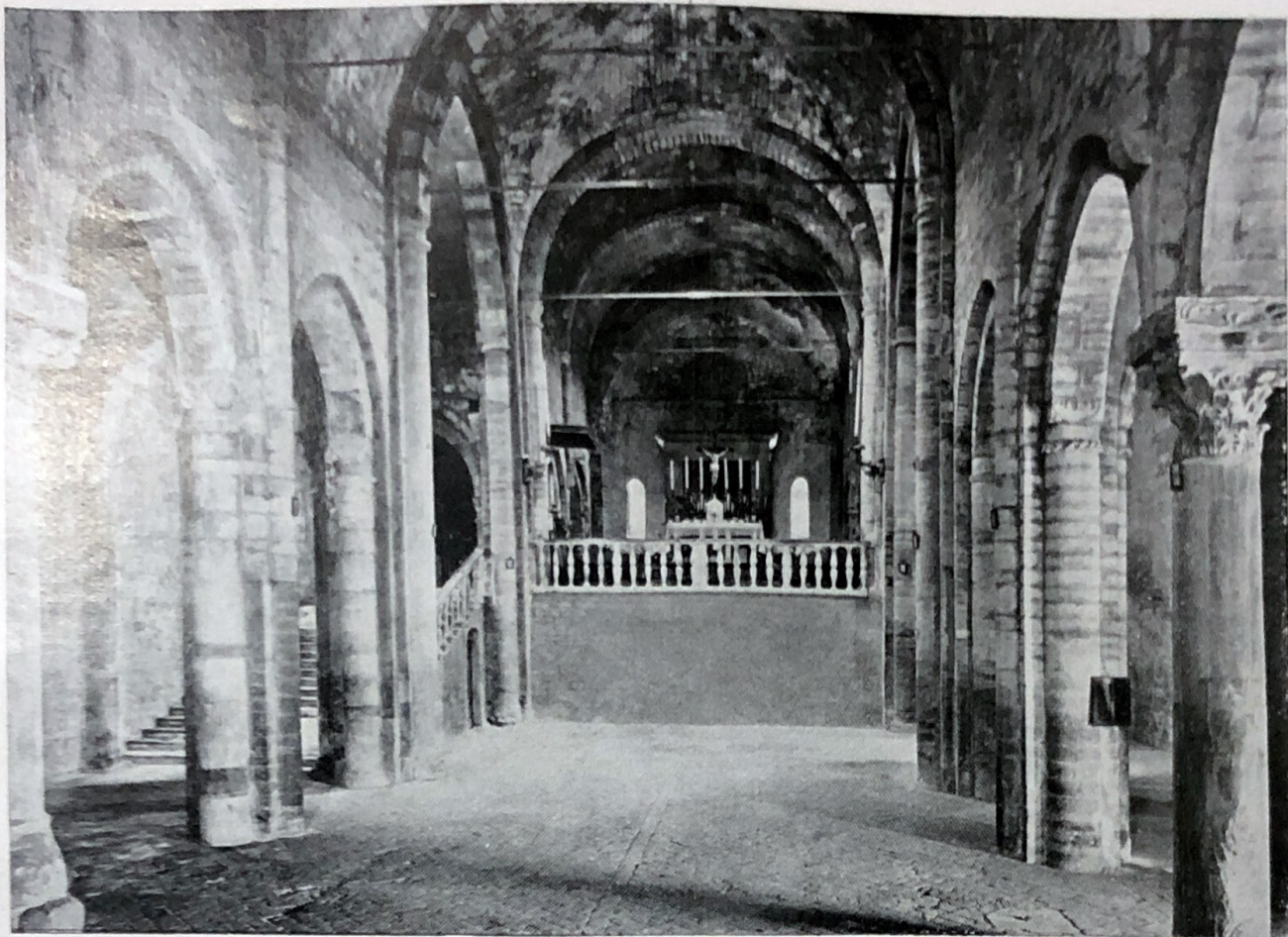
SAN LEO - DUOMO. UN PARTICOLARE DELLA NAVATA.

mezza di segno e di rilievo al paragone di quelle del secolo precedente. Se il ciborio, come non vi è ragione di dubitare, appartenne fin dall'origine alla chiesa (il Marini affermò ch' esso fosse già nella cripta, ma ciò sembra inverosimile) certamente segna un'epoca nella storia della Pieve; ma sarà proprio da riferire all'epoca stessa la costruzione attuale?

Chi ultimamente ha scritto intorno alla Pieve di San Leo non ne dubita, trovando un argomento anche nei capitelli, abbastanza consimili a quelli del ciborio, che ornano le arcature esterne nei due fianchi della chiesa. Questi capitelli tuttavia sono di fattura più rozza; ed è da osservare che su di essi, come imposta agli archi, sono inseriti due frammenti marmorei con ornati del sec. VIII e IX, certamente non lavorati

to ad altri di quei marmi che qui si sarebbe tentati di riferirla al sec. XI, cui appartengono così i capitelli di S. Baconto su Lamporecchio, come quelli della cripta di Aquileia. Ma ogni incertezza sulla cronologia è risolta da un'epigrafe iscritta sugli archi del ciborio. Questi presentano un'ampia superficie di marmo levigato, non hanno altro ornamento che quella grande iscrizione: e questa stessa semplicità si accorda bene con il senso plastico così deciso che vediamo nei capitelli. L'iscrizione, già da altri riportata, afferma che il ciborio fu costruito dal duca Orso e i suoi dati cronologici stabiliscono l'età dell'opera tra l'881 e l'882; cioè nel secolo IX, quando anche a Roma le sculture dello stesso genere dimostrano una singolare fer-

per tale scopo, onde si viene in sospetto che anche i capitelli abbiano seguìto la stessa vicenda e siano stati riadoperati traendoli da altro luogo. Anche la raffinata policromia di quelle arcate esterne potrebbe indurre ad affermare che la data della chiesa (e occorreranno perciò ulteriori indagini) possa non coincidere con quella del ciborio, che potrebbe essere stato conservato anche in una più tarda ricostruzione. Ma purtroppo nessuna luce finora ci è data da documenti e notizie che si riferiscano alla Pieve.

Accanto alla Pieve il Duomo ci rappresenta in forme monumentali e con dati cronologici sicuri l'arte romanica in un periodo ben più sviluppato e d'altra sapienza architettonica. È una grande chiesa, anch'essa nella soli-

(fot. Anderson)

SAN LEO - LA NAVATA DEL DUOMO.

ta pietra arenaria che, all'esterno, ornato pur sempre nel solito modo lombardo, già rivela altra complessità di forme, nelle tre navate tagliate quasi al mezzo dall'altro corpo trasversale del transetto.

Pure dall'esterno, in cui le forme costruttive hanno scarso movimento di masse, non siamo preparati a quanto ci sorprende entrando nella chiesa. Questa è spartita in navi da grandi pilastri compositi a cui si alternano anche due coppie di colonne, e in ogni parte è coperta di vòlte. Amplissime vòlte a botte rinforzate da archi trasversi sulla navata centrale e sul transetto che danno un'impressione di ampiezza da uguagliare le chiese lombarde di Milano e di Pavia già costruite con vòlte a costoloni; vòlte a crociera nelle navate minori; nel tutto un insieme di forza e di libertà costruttiva che riesce a un vero effetto scenografico quando si guardi dal fondo verso il coro elevato sull'alta cripta (anch'essa con vòlte a crociera su colonne e pilastri). I capitelli che non siano spoglie di monumenti antichi (e qui gli storici locali non dimenticano di ricordare il tempio di Giove Feretrio) sono della cosiddetta forma cubica, ma ornati in ogni faccia di rustiche sculture. Nel primo pilastro a destra un'iscrizione ci dà un punto di riferimento cronologico. «A D. ab incarnatione MCLXIII»; nè vi è da dubitare che essa segua veramente l'epoca della costruzione, quando di questa si riguardino i particolari. Nella parte anteriore, come nel transetto, gli archi, raddoppiati, sono già a sesto acuto; e quanto vi è qua e là di sculture ornamentali può ben riferirsi alla metà del sec. XII, sia nei capitelli che rammentano quelli delle pievi rurali di Toscana, sia, e specialmente, nelle mensole figurate a sostegno degli archi trasversi sotto le vòlte a botte. Se la costruzione nell'esterno così semplice si può definire lombarda, nell'interno essa dimostra quella complessità costruttiva che si ritrova in altre chiese delle Marche, come in S. Maria in Portonovo.

E, per un tempo che fu di svariate relazioni artistiche, occorre rilevare almeno le tracce di influenze dell'architettura romanica francese, sia nella vòlta a botte con archi trasversi (alcuni dei quali sono sorretti da lesene su mensole come in costruzioni cistercensi), sia nella

grande vòlta nell'incrocio del transetto traforata da un occhio nel mezzo, quasi avesse dovuto servire da imposta a una torre nolare, come appunto usava nelle costruzioni dei Cistercensi, le cui regole disponevano che la torre fosse non di muratura ma di legname. Una vera torre fu costrutta invece lì accanto alla chiesa, ed è notevole perchè, come le torri di Toscanella ed altri campanili romanici consta di due fusti tra i quali si svolge la scala. È da aggiungere che l'ampio uso delle vòlte che dà importanza al Duomo di S. Leo potè forse esser favorito dalla mancanza di materiale ligneo, osservando che la copertura esterna di tutta la chiesa formata di grandi lastroni riposa immediatamente sull'estradosso delle vòlte, senza legname.

(*fot. Anderson*)

SAN LEO - DUOMO: MENSOLA E CARIATIDE.

Nel piccolo luogo quasi abbandonato, la cui storia sul principio del M. Evo e col nome e con la figura del Santo Patrono rievoca quella del vicino S. Marino, le due chiese, vedette sul monte dirupato sono tra i più espressivi monumenti medievali dell'Italia centrale.

ELENA BERTI TOESCA.

IL CONFORTEVOLE ED INVITANTE INTERNO D'UN ALBERGO PER LA GIOVENTÙ (BEUNEC KENSTEIN, HARZ).

TURISMO GIOVANILE

GLI ALBERGHI DELLA GIOVENTÙ IN GERMANIA

Mille e cinquantassette sezioni locali, una rete di oltre duemiladuecento rifugi-albergo sparsi in tutta la Germania, ove vennero registrati nel 1930 oltre 4.200.000 pernottamenti, ecco delle cifre e dei dati che meritano una illustrazione. Essi si riferiscono all'attività di una Associazione o, meglio, della Federazione Germanica per gli Alberghi della Gioventù (*Reichsverband für Deutsche Jugendherbergen*).

Che il turismo, nelle sue diverse forme, abbia preso in Germania, assai prima che in Italia, proporzioni di movimento di masse è noto. La figura del *Wandervogel* (uccello migratore), giacchetta di tela impermeabile, pantaloni corti, ginocchi nudi, sacco in spalla, è di creazione germanica. E chi, prima e dopo la guerra, ha visitato la Venezia Tridentina ricorderà le comitive di turisti instancabili che di valle in valle e « da rifugio a rifugio » ricercavano e ricercano le più riposte bellezze paesistiche della regione. Costume che va diffondendosi, e più dovrebbe diffondersi, con mutate caratteristiche, anche tra noi.

Il turismo per così dire puro, l'errare a piedi col minimo bagaglio, senz'altro scopo che di bere l'aria pura e la luce vivificante, e di comunicare con la gran Madre Natura, per riceverne i benefici influssi materiali e morali, ha radici antiche in Germania. Si ricordi il culto, tuttora commoventemente vivo nella stessa babelica Berlino, del bosco, dei fiori, degli uccelli; si ripensi ai « Clerici vagantes » (*Fahrende Schüler*) del medioevo, agli *Handwerksgesellen*, artigiani vaganti col loro libretto di lavoro. « Wandern » (errare, migrare, viaggiare per diporto o per necessi-

IL CASTELLO DI STAHLECK, PRESSO BACHARACH SUL RENO, TRASFORMATO IN ALBERGO PER LA GIOVENTÙ.

tà, con o senza meta) abbraccia e supera tutte le forme del turismo. Nè dai *Minnesänger* a Viktor von Scheffel, mancano nella letteratura i canti, che esprimono la «Wanderlust» (voglia di errare) della popolazione tedesca. E, per converso, nel sacco, cosidetto tirolese, d'ogni buon *Wanderer* non manca mai il «Liederbuch», il libro dei canti della patria, dei monti e dei campi.

La Germania è paese prevalentemente di pianura; immenso tavolato, digradante quasi insensibilmente dalle ultime propaggini settentrionali delle Alpi al mare, inciso da grandi fiumi, coperto per enormi estensioni da foreste. Nè, ad occhi italiani adusati ai profili verticali delle Alpi, parranno sul serio montagne, nonostante l'altitudine, le groppe boscose e le ondulazioni prative che svariano la monotonia del paese. Per raggiungere una vera montagna, come noi l'intendiamo, occorre ai Berlinesi un viaggio di almeno 12 ore di direttissimo. Del resto, non mancano alla pianura tedesca elementi per attirare sui suoi sentieri schiere di uomini; boschi solenni, querce gigantesche, abeti, pini, faggi, betulle; campi di grano, di segale, d'avena, di patate; prati verdi; lande incolte, fiorite a primavera d'ogni colore; laghi e fiumi; borghi ricchi di memorie e d'artistici tesori; castelli pittoreschi.

Il turismo delle grandi masse deve dunque svilupparsi nella collina e nella pianura. Ma il turismo presuppone un'organizzazione ricettiva adatta. Ed ecco sorgere, quasi sul modello dei rifugi alpini, i rifugi-alberghi della pianura e della collina.

La Federazione Germanica per gli alberghi della Gioventù ebbe, come molte grandi istituzioni, umili origini. Essa venne fondata nel 1910 dal maestro elementare Riccardo Schirrmann. Questi, come molti insegnanti tedeschi, faceva lunghe gite con la sua scolaresca, ma più volte aveva dovuto limitare i programmi per l'impossibilità di trovare un alloggio economico per i suoi alunni. Gli venne così l'idea di chiedere che gli edifizi scolastici fossero, durante le vacanze, messi a disposizione di scolaresche in escursione. Ben presto egli ottenne qualcosa di più, e nel 1910, grazie alla munificenza di un Comune e di privati, potevano essere approntati i primi tre alloggi, appositamente riservati a scolari in gita.

Destinati in origine solo ad alunni delle scuole elementari e integrative, gli alloggi aprirono più tardi le porte anche a studenti delle scuole medie e delle università e a gio-

UN ALBERGO GALLEGGIANTE (SEZIONE DI SASSONIA).

vani artigiani. Il nome da « alberghi per scolari » fu mutato in quello di « alberghi per la Gioventù ».

Nel 1911 erano 17 gli alberghi creati e appena 3000 i pernottamenti. Lo sviluppo grandioso dell'iniziativa è cosa del dopoguerra: nel 1919 erano 300 gli alberghi con 60.000 pernottamenti; nel 1921, 1300 alberghi con 506 mila pernottamenti; nel 1926, 2147 alberghi con 2.107.000 pernottamenti; nel 1930, oltre 2200 con 4.233.000 pernottamenti. Il rapidissimo estendersi del movimento fu possibile grazie alla formazione di gruppi locali e grazie all'appoggio del Governo centrale, dei Governi dei Paesi, dei Comuni, dei Sindacati, delle Casse di Assicurazione contro le malattie, e della stampa, riuscendo a riunire e ad organizzare in un solo fascio le iniziative che, sotto la spinta dei medesimi bisogni, si venivano facendo strada nelle diverse regioni della Germania.

Chi abbia presente il mostruoso crescere delle principali città tedesche negli anni del dopoguerra, chi conosca le condizioni di vita di masse di popolazione nel nord di Berlino o nelle città industriali della Vestfalia e della Ruhr, facilmente si spiegherà questo quasi improvviso fiorire d'un movimento tendente a strappare i giovani all'atmosfera soffocante delle città. La Federazione ha appunto lo scopo di creare una rete di rifugi-albergo in tutta la Germania, per permettere ai giovani di conoscere il proprio Paese e di avvicinarsi alla Natura, che rimane sconosciuta a milioni di giovani residenti nelle città (in Germania, il 50 % della popolazione vive in città). Fanciulli che conoscono i boschi dai viali del quartiere, i fiori dalle vetrine dei fiorai, gli animali dalle illustrazioni dei libri scolastici o dal cinematografo, vengono portati al sole, tra i campi di grano, nell'ombra amica dei grandi boschi.

All'urgenza dei bisogni ha corrisposto l'ingegnosità dei dirigenti, che hanno saputo trar partito dalle più diverse opportunità. Giacchè non sempre si è potuto costruire edifici appositi; ma spesso si è potuto adattare vecchie costruzioni, castelli altrimenti abbandonati, di proprietà pubblica o privata, stabilimenti inutilizzati, conventi, ecc.

Sono assai spesso storici castelli, come quello estremamente pittoresco di Hohnstein (Sas-

LA TIPICA COSTRUZIONE DI FRANKENBERG UTILIZZATA COME ALBERGO PER LA GIOVENTÙ.

sonia), che è anche uno dei rifugi più capaci (680 posti), o come quelli di Stahleck sul Reno, presso Bacharach, di Monschau, di Rothenfels sul Reno (Renania), di Handschuhsheim presso Heidelberg (Baden), di Westerburg (Assia), di Augustusburg (Sassonia), di Leuchtenburg (Turingia); sono torri antiche come quelle di Wittstock nel Brandenburgo; sono porte medioevali di borghi, come quelle di Neubrunn (Sassonia), di Tann (Prussia), di Löwenberg (Slesia), di Stralsund (Pomerania); ville isolate, padiglioni nelle radure dei boschi, o lungo le acque come quello di Nemonien (Prussia Orientale), case rustiche come quelle di Deutscheinsiedel in Sassonia, edifizi in puro stile novecento, come quello di Francoforte sul Meno. Agli amatori di curiosità sarà gradito sapere che vi sono due rifugi galleggianti, uno (80 posti) appartenente alla Sezione di Brandenburgo; un altro (82 posti) alla Sezione della Sassonia; che un altro è stato adattato in un vecchio molino a vento (a Bockum-Hövel nel Münsterland); un altro ancora ha trovato sede nel monumento nazionale di Tannenberg, e un ultimo ha utilizzato i vani disponibili di una torre serbatoio d'acqua (Reichenbach, Vogtland).

Ogni rifugio-albergo dev'essere dotato almeno di una stanza di soggiorno, un dormitorio per ragazzi, un dormitorio per ragazze, cucina, lavabo, possibilmente doccia, stufa per asciugare vestiti bagnati, armadio con piccola libreria turistica (carte, guide, libri storici e geografici sulla regione). Dormitori alla militare: letti a due piani, paglericcio o materasso, guanciale, 2-3 coperte di lana. Ogni ospite deve noleggiare la biancheria da letto, se non porta con sè il sacco-letto di tela (in vendita a circa L. 11). Il vitto dev'essere frugale, di regola al sacco. Numerosi rifugi vendono a prezzo modicissimo pane, latte, caffè, minestra; alcuni forniscono anche pasti semplici. L'uso di bevande alcooliche e di tabacchi è assolutamente vietato nei rifugi-alberghi, pena l'espulsione.

Il funzionamento dei rifugi-albergo, non ha gran che di diverso da quello dei nostri rifugi alpini. Sono aperti a tutti i giovani gitanti (anche non soci), sia in gruppi guidati da

L'ARCHITETTURA RAZIONALE APPLICATA AGLI « ALBERGHI PER LA GIOVENTÙ » (FRANCOFORTE S. MENO).

IL CASTELLO DI HOHNSTEIN IN SASSONIA ADATTATO AD ALBERGO PER LA GIOVENTÙ.

un capo-gruppo responsabile, sia a gitanti singoli fino ai 20 anni. Se lo spazio lo consente, possono essere ricoverate anche persone di età superiore ai 20 anni, purchè siano soci della Federazione e ne presentino la tessera in regola coi pagamenti. In massima è permesso un solo pernottamento; se lo spazio lo permette, può essere accordato un soggiorno prolungato. Per i giovani al disotto dei 20 anni, purchè riuniti in gruppi di almeno 3 persone sotto la direzione di un capo responsabile, nessun documento è richiesto. Ai capi-gruppo (età minima 16 anni) è richiesta la speciale tessera di capogruppo munita di fotografia in regola col pagamento della quota (1 lira circa all'anno). Tale tessera viene rilasciata dalle scuole e dai gruppi locali della Federazione.

UNA GRANGIA DAL TETTO DI PAGLIA (J. H. ZWISCHENAHN, OLDENBURGO) CHE È DIVENTATA UN DISCRETO ALBERGO PER LA GIOVENTÙ.

I giovani al disotto dei 20 anni che viaggiano isolati debbono presentare la tessera per l'uso dei rifugi, munita di fotografia e in regola col pagamento

LA VECCHIA PORTA DI TANN A. D. RHÖN, ADIBITA AD ALBERGO GIOVANILE.

della quota (circa L. 2,25 all'anno). Per accordi di reciprocità sono ammessi nei rifugi-alberghi anche i Soci delle Associazioni consorelle sorte in Estonia, Lettonia, Memel, Austria, Svizzera e Olanda e del « Verband für D. J. H. im Sudetenland ».

I rifugi-albergo debbono, di regola, funzionare a proprie spese con la tenue tassa di pernottamento (circa L. 1-1,50 per ogni giovane al disotto dei 20 anni; Lire 2-2,50 per ogni giovane al disopra di tale età). La direzione del rifugio è affidata a maestri o maestre, a parroci, dirigenti di associazioni sportive, membri di amministrazioni comunali o di beneficenza, oppure ai donatori, proprietari di castelli, tenute, ecc. Al direttore del rifugio devono essere indirizzate le prenotazioni; egli mantiene l'ordine nella casa, eventualmente coll'aiuto di un « padre del rifugio-albergo ».

***

Com'è stato possibile di costruire in così breve volger di tempo un organismo tanto vasto e potente? È questo un altro miracolo dello spirito d'associazione: migliaia di piccoli contributi, sforzi pressochè insensibili ai singoli, riuniti in una sola massa, impiegati su una sola direttrice di marcia, dànno risultati grandiosi.

Quanti i Soci? Nel 1930, 127.000; pochi per tanto lavoro; ma se si pone mente al fatto che vi sono compresi i Soci collettivi (scuole, collegi, gruppi sportivi, circoli), la cifra sale facilmente al mezzo milione.

Il fiorire del movimento si spiega soltanto con una propaganda vasta, insistente, efficacissima, che ha raccolto sotto una sola bandiera tutte le energie della Germania, tendenti allo scopo nobilissimo, risolvendo i dubbiosi, creando una proficua emulazione. Anche nel campo editoriale l'attività della Federazione centrale e delle Sezioni regionali è stata quindi notevolissima, poichè non è possibile pensare alla propaganda senza la stampa. Stampati di propaganda diretta, volantini, cartelloni, cartoline, fotografie, stampe a colori o pupazzettate, distintivi da occhiello, diapositive, films, calendari illustrati, canzoni, annuari, riviste. L'organo ufficiale del « Reichsverband », che (cosa notevole) ha sede in provincia, a Hilchenbach in Vestfalia, è « *Die Jugendherberge* », quindicinale illustrato (tiratura 165.000 copie); mentre ciascuna sezione locale pubblica un proprio bollettino. Di recente è stato istituito un « giorno per la propaganda » a favore degli alberghi per la gioventù.

Fra le principali opere della Federazione va annoverato l'Annuario (*Herbergsverzeichnis*), che contiene, oltre a notizie generali sull'Associazione, i suoi scopi e i suoi metodi, l'elenco di tutti i rifugi-albergo, con l'indica-

UN CARTELLO DI PROPAGANDA.

zione della posizione, i servizi, i prezzi del pernottamento, nome e indirizzo del direttore. Degni di particolare attenzione sono poi le fotografie e i disegni di propaganda, pubblicati sia in album, sia su cartoline in serie: alcuni sono veramente di efficacia immediata.

Nè la Federazione ha trascurato il lato pratico dell'escursionismo; nell'Elenco degli Alberghi, nel *Jahrweiser* e in altre pubblicazioni sono contenuti utili consigli e istruzioni riguardo all'equipaggiamento e al contegno dell'escursionista (abito, sacco, biancheria, vitto, pronto soccorso, ecc.). Utilissima novità (per molti Italiani almeno) il sacco-letto, lenzuolo di tela cucito a sacco, poco ingombrante e che permette di dormire in biancheria personale nelle cuccette dei Rifugi. Superfluo aggiungere che è questa un'occasione ottima per influire sull'educazione dei giovani, specialmente riguardo al rispetto della natura, degli alberi, dei fiori, degli uccelli, dei raccolti, e la Federazione non se l'è lasciata sfuggire. L'« Herbergsverzeichnis » contiene anche una buona bibliografia (carte, guide, escursionismo in generale, canto, letteratura, ecc.). Come del resto in Italia, le comitive di escursionisti godono di speciali ribassi sulle ferrovie.

Un punto particolarmente importante dal lato sociale e patriottico viene messo in giusta luce nel prospetto di propaganda diffuso dalla Federazione e riportato in nota (1). Coll'escursionismo, diremo il grande turismo a piedi in campagna, il giovane della città viene messo

UNA VECCHIA TORRE DI MOLINO A VENTO PASSATA A GAIA DESTINAZIONE DI ALBERGO GIOVANILE.

UN CARTELLO DI PROPAGANDA.

(1) IL NOSTRO SCOPO. - L'escursionismo (Das Wandern) è l'unica attività fisica che possa essere esercitata da tutti fino a tarda età.

In un tempo, in cui le sale sportive, i campi di gioco, gli stabilimenti di bagni sono appena accessibili, è non piccolo vantaggio dell'escursionismo essere la forma più a buon mercato di rinvigorimento corporeo.

Chi può indicare al sesso femminile un migliore maestro che la Natura per ascendere dalla schiavitù della moda, dalla smorfiosità, dalla superficialità all'indipendenza, alla sanità, alla grazia naturale? Fin d'ora il sesso femminile rappresenta circa 1/3 degli ospiti degli alberghi per la Gioventù.

Il turismo giovanile diviene sempre più una questione popolare, uno dei pochi argomenti, sui quali i vecchi si trovano uniti nel voler il bene per la gioventù. Tutti gli strati della popolazione e tutte le tendenze vi collaborano Sulla via della Natura non v'è nè destra, nè sinistra.

Dove si può trovare una via più vicina e più promettente per la reciproca comprensione di strati finora estranei, per la formazione di una generazione intimamente unita?

Quello che si chiama movimento giovanile è uno dei pochi raggi di luce per il risanamento interno. Forse il più promettente. Tutte le associazioni del movimento giovanile sono basate sull'escursionismo. Guadagnare la maggior parte della gioventù a questa attività influirebbe in modo decisivo sulla concezione e sulla condotta della vita nel popolo.

Le aberrazioni dell'escursionismo non vengono superate con invettive, ma con il precoce rivolgersi alla Natura, con la creazione di molti alberghi per la gioventù sotto buona sorveglianza, e con l'educare bene nella scuola e nelle associazioni i capi-gruppo. Il fare escursioni per più giorni pernottando negli alberghi per la gioventù costituisce la forma più efficace e a più buon mercato della villeggiatura.

Una gioventù sana, pura, forte e lieta è la condizione della nostra risalita. La realizzazione del turismo giovanile ce la può procurare. Perciò abbiamo bisogno di alberghi; Stato, Comuni e amici della gioventù non debbono dire di no. (Ein Blick in das werdende Reichsherbergsnetz, Reichsverband für Jugendherbergen, Hilchenbach in W.).

UNA ECONOMICA, QUANTO PRATICA SISTEMAZIONE A CUCCETTE CON RETE METALLICA.

a contatto con la Natura, elemento questo di equilibrio contro le influenze deleterie della città. Al giovane di campagna viene offerto il mezzo di divertirsi sanamente, conoscendo il proprio Paese e i coetanei d'altre regioni, efficace contributo alla crociata contro l'abbandono della terra. Negli alberghi per la gioventù dormono a fianco a fianco il giovane operaio e lo studente, il figlio del ricco e il figlio del povero; gli uni e gli altri imparano a conoscersi e a stimarsi.

⁂

Il breve sguardo dato all'attività del Reichsverband für Deutsche Jugendherbergen avrà fatto sorgere spontanea una domanda. È possibile, è opportuno creare in Italia un movimento consimile, come in Svizzera, in Olanda, in Belgio, in Inghilterra, ecc.? Vale la spesa di trapiantare da noi un albero, che evidentemente altrove dà buoni e abbondanti frutti?

Non è facile, in queste cose, dare una risposta categorica. Le diversità fra le due Nazioni sono molte: le due mentalità, italiana e tedesca, sono state per molti secoli in antitesi nel campo della cultura; vi sono tuttavia anche molti elementi di contatto e di somiglianza fra i due popoli.

A noi sembra che non si possa e non si debba riprodurre tale e quale sul nostro suolo l'albero tedesco; che convenga piuttosto acclimatarlo al nostro diverso sole, o innestarne qualche gemma o qualche rametto su qualche rigoglioso tronco italico.

Vi è oggi in Italia un promettentissimo (insperato quasi, alcuni anni or sono) risveglio nel campo del turismo popolare: Dopolavoro, Federazioni dell' escursionismo, Gruppi Universitari Fascisti, Opera Nazionale Balilla, Opera Nazionale per la Maternità e l'Infanzia, Colonie Alpine e Marine, Campeggi, Treni popolari, Raduni automobilistici, convegni folcloristici, pellegrinaggi. Sì che il proporre una nuova iniziativa può aver l'aria di portare le tradizionali « nottole ad Atene ». Ogni paese ha le sue istituzioni, le sue forme anche nel campo turistico: e quelle fiorenti nell'uno possono inaridire nell'altro.

Ci sembra tuttavia che sia il caso di « pensarvi su » bene. Non si sente davvero il bisogno di questi alberghi alla portata delle borse della gioventù operaia o studiosa? Non darebbe l'istituzione di una rete di rifugi-alberghi nella Penisola (all'infuori delle Alpi, ove il C. A. I. mette a disposizione degli Italiani un complesso di oltre 300 rifugi) un imponente contributo allo sviluppo del turismo scolastico e giovanile? Non ritornerebbe in

CANTI, SUONI ED ALLEGRIA CARATTERIZZANO LE MARCE DEI PICCOLI TURISTI.

L'ALBERGO PER LA GIOVENTÙ « FIMMLITZTAL » IN UNA RADIOSA GIORNATA INVERNALE.

onore il turismo ciclistico di lunga percorrenza, specie quando gli venissero in soccorso particolari provvidenze delle ferrovie per un trasporto economico del poco ingombrante veicolo fino alla regione prescelta per il nuovo itinerario?

Non che noi vediamo sorgere per virtù d'incantagione alberghi per la gioventù, come funghi dopo una pioggia settembrina. Non ci nascondiamo le difficoltà che incontrerebbe la realizzazione d'un così vasto disegno. Ma non dimentichiamo l'esempio della Germania, ove si è saputo, in difetto di nuovi edifici costosi adattare allo speciale scopo le più diverse costruzioni altrimenti inutilizzate.

Vi sono in Italia centinaia di edifici, conventi, castelli, cantoniere, locali di amministrazioni pubbliche, ove si potrebbero adattare alcune camere a rifugio con spesa non rilevante. Certo, nelle maggiori città e nei più frequentati centri turistici dovrebbero sorgere apposite costruzioni, forse non disgiunte dai grandi stadi sportivi, quali il Foro Mussolini a Roma e il Littoriale a Bologna.

UN TIPICO SEGNAVIA!

I rifugi - albergo non dovrebbero mancare neppure nella piatta pianura, che ha le sue bellezze anche se poco note, e nelle città, tappe necessarie in un'escursione di qualche raggio. Senza contare che gli alberghi potrebbero essere aperti anche a giovani stranieri, facilitando così il viaggio in Italia, sogno di tanti stranieri, anche ai meno abbienti. Non tutto il beneficio del turismo straniero è esprimibile in cifre a breve scadenza.

Il campo è vasto e degno di studio: l'opera non è di quelle che possano nascere adulte ed armate come Minerva. Miracolo questo tuttavia possibile, se intervenisse la potenza di istituzioni affiancate al Regime, a cui senza dubbio riuscirebbe di unificare studi e sforzi verso la meta.

GIUSEPPE VOTA.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

Per lo sport in Italia.

A cura dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, sono usciti, editi dalle Ferrovie dello Stato, due volumetti pubblicati in francese, tedesco ed inglese, tendenti a dimostrare che il nostro Paese possiede, oltre alle giustamente famose attrattive naturali, una confortevole attrezzatura ed ha raggiunto una adeguata preparazione per lo sviluppo di ogni genere di sports.

Uno dei due volumetti tratta degli *sports* in genere in Italia. Si presenta in una bella veste tipografica ed è stampato a due tinte. Ogni pagina contiene una fotografia raffigurante uno fra i maggiori avvenimenti sportivi svoltisi ultimamente in Italia.

Alternate al testo si trovano belle vignette; la copertina riporta la visione pittoresca di una regata a vela, mentre nella prima pagina è riprodotto il progetto d'insieme del Foro Mussolini di Roma. Si vedono nelle pagine seguenti le istantanee di un saggio ginnastico collettivo allo Stadio Nazionale del Partito, un incontro di *foot-ball* al Littoriale, una parata di aeroplani da turismo alla sosta di Rimini del Giro aereo d'Italia, una visione del Campo d'aviazione del Littorio, eppoi fasi di gare automobilistiche in pista e su strada, di gare ciclistiche, ippiche (trotto, galoppo, cacce a cavallo, polo) escursioni, regate a vela, a remi, a motore nelle acque di San Remo, di Como e nel Tevere, i campi di Golf di Carezza, Merano e Rodi, una fase dell'eliminatoria della « Coppa Davis » di tennis a Genova, gli *stands* di tiro di Salsomaggiore e la pesca all'Isola Sacra.

Altrettanto bella ed interessante è l'altra pubblicazione, un volumetto di lusso sugli « Sports invernali in Italia ».

Sono presentate come si conviene e riprodotte con nitide fotografie le più suggestive stazioni per sports invernali d'Italia, come: Courmayeur, Gressoney, Mottarone, il Giogo della Presolana, l'Aprica, Bormio, Livigno, Cortina d'Ampezzo gemma delle Dolomiti, eppoi gli altipiani del Renon e della Mendola presso Bolzano, la Val Gardena, la Pusteria, Val di Fassa, Vipiteno, Colle Isarco, Bressanone, San Martino, Predazzo, la Paganella, Madonna di Campiglio, la Valle di Non e Asiago. Tarvisio è citata come la maggiore stazione della Venezia Giulia. Sono citate dipoi ed illustrate le maggiori stazioni degli Appennini: l'Abetone, Vallombrosa, Roccaraso, Pescocostanzo, Ovindoli Rivisondoli. La bella pubblicazione, costituisce, oltrechè un richiamo per gli stranieri, un efficace invito agli italiani di dare la preferenza alle nostre belle stazioni invernali.

Una circolare del Commissariato per il Turismo a tutte le Stazioni di Cura per la organizzazione di sports invernali.

S. E. l'On. Suvich, Commissario per il Turismo, ha diramato a tutte le Stazioni di cura soggiorno e turismo la seguente circolare: « In attuazione del noto provvedimento per l'istituzione di treni speciali per le località di sports invernali, la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato ha impartito le opportune istruzioni ai Capi dei Compartimenti Ferroviari, ai quali sono stati deferiti la scelta delle gite e gli accordi per il collegamento con gli altri mezzi di trasporto, in collaborazione con gli enti sportivi e particolarmente con le sezioni del Club Alpino Italiano. Tali treni, comportanti la riduzione del 70 per cento e la stessa organizzazione di quelli popolari estivi, dovranno essere completamente utilizzati, ma qualora i biglietti venduti non garantissero la buona utilizzazione di un treno speciale, verrà provveduto con treni ordinari. Il prezzo per ogni gita sarà unico, computato fra le due stazioni estreme, e potrà frazionarsi solo in caso di variazione della composizione del treno, per ragioni di prestazione. Le partenze dei treni speciali saranno generalmente fissate al mattino della domenica o alla sera del sabato, con ritorno nella sera della domenica. L'annuncio delle gite sarà dato, come al solito, una settimana prima per mezzo della stampa quotidiana. Indipendentemente dall'attuazione dei predetti treni, per le località più frequentate verranno predisposti i servizi necessari con ogni cura, secondo le esigenze, ed eventualmente con l'aggiunta di carrozze, o con l'uso di carrozze dirette, nei treni più indicati. Oltre ai treni speciali, è da tenersi presente che restano in vigore, e sono state anzi maggiormente estese, le riduzioni del 40 per cento sui biglietti cumulativi di andata e ritorno valevoli di massima dal pomeriggio del sabato al pomeriggio del lunedì. Qualora codesta Stazione venga compresa fra quelle di destinazione dei suddetti treni speciali, raccomando di prendere tempestivamente ogni opportuna predisposizione per assicurare ai gitanti una organizzazione sportiva e ricettiva per quanto possibile completa e soddisfacente con particolare riguardo ai prezzi dei pubblici esercizi.

Non appena sarà iniziata l'attuazione dei treni in questione, le stazioni interessate dovranno farmi pervenire, non oltre il martedì immediatamente successivo alla domenica in cui ha avuto luogo il treno, una precisa e breve relazione sui provvedimenti presi, sui risultati conseguiti, ed in particolar modo sul numero dei gitanti ».

VITA DEL TOURING

Di **ARNALDO MUSSOLINI** la stampa quotidiana e periodica ha detto degnamente e largamente. E come avrebbe potuto tener preciso conto di quella sua estrema raccomandazione: «Chiedo ai colleghi d'essere sobri nei commenti e nel necrologio» se doveva farsi eco del sentimento della Nazione, commossa addolorata per la scomparsa così improvvisa, così immatura, così degna di pietà? e poi nuovamente richiamata a un senso di maggiore ammirazione e di più caldo affetto dalla pubblicazione di quel suo testamento, che è un compendio di umana bontà, di rettitudine, di rara modestia? Anzi, più che rara, singolare, nell'Uomo salito dalle umili fortune a una fama, che non era tutta riflesso della grandezza del Duce.

Noi non ripeteremo dunque le belle e giuste cose che furono dette di Lui, cittadino, combattente, scrittore, padre esemplare. Ci sia consentito invece di ricordarlo senza iattanza, ma non senza orgoglio, antico Socio del Touring. Socio per convinzione, per affetto, non per compiacente condiscendenza, o per inerte consuetudine. Egli ce lo ripeteva spesso con quella sua amabile bonarietà. Si era iscritto nelle nostre file quando ancora non era se non il modesto Segretario Comunale di Morsan, nel Friuli. L'opera del Touring gli era apparsa meravigliosa in sè, fatta ragione dei tempi, e così consona alle sue aspirazioni a un'Italia da quei tempi tanto diversa!

E allora aveva voluto assicurarsi l'appartenenza alla nostra Associazione: e aveva messo insieme, soldo a soldo, le cento lire per farsi Socio vitalizio: che erano, su per giù, un mese del suo stipendio. Ce lo ricordava e se ne compiaceva. Un affetto nato nei tempi più duri della sua esistenza non si sarebbe smentito nei più fortunati. Il Touring Lo ebbe spontaneo, non richiesto, prezioso amico e consigliere e si sentì per tante prove avvolto e confortato dalla sua simpatia, dalla sua benevolenza. Le colonne del *Popolo d'Italia* ci furono da Lui aperte con ogni larghezza ogni qualvolta noi avevamo qualche comunicazione da diffondere, che interessasse al di là della larga schiera dei nostri Soci. E il suo sentimento di amicizia si trasfuse nei suoi valorosi Colleghi. Ma noi stessi dobbiamo dire che abbiamo appena una vaga conoscenza dei suoi vittoriosi interventi a favore del Touring, perchè non era certo nella sua indole nè di vantarsene nè di dare appigli alla gratitudine.

Il lutto dunque per la dipartita di Arnaldo Mussolini, se è lutto nazionale, è per noi anche lutto domestico: e profondo e sentito: ed esso sarà come tale condiviso dai nostri Soci quando essi apprenderanno quale grande Amico noi abbiamo perduto.

Le Targhe del T. C. I. sono esenti dalle tasse sulle insegne.

In seguito ad una nota della nostra Presidenza alla Direz. Gener. delle Imposte Dirette in Roma, intesa a conoscere il trattamento fatto alle targhe del T. C. I., a proposito della tassa sulle insegne, detta Direzione rispondeva, in data 5 gennaio a. c., che il Ministero delle Finanze, «per quanto concerne le targhe suindicate, contenenti la dicitura *Touring Club Italiano - Capo Console - Console - Medico - Legale - Farmacista - Benzina - Meccanico - Autorimessa - Fotografie locali - Albergo - Ribassi ai Soci*» giusta i tipi forniti dal T. C. I. medesimo, «ritiene che non siano passibili della tassa in questione, essendo esposte non a scopo di lucro, ma per le finalità proprie all'Associazione». La stessa lettera si richiama infatti a quanto «è stato dichiarato nelle norme provvisorie per l'applicazione del T. U. 14 settembre 1931, N. 1175, per la Finanza locale» e cioè che «l'insegna per essere assoggettabile a tassa deve riferirsi ad attività avente fine di lucro; e vanno quindi esenti i cartelli e le iscrizioni delle società od istituzioni aventi fini sociali, di beneficenza, culturali, sportive, ecc., come quelle del Touring Club, salvo che non contengano indicazioni di Enti o Ditte commerciali e siano esposti in centri abitati. In questo caso la tassa è dovuta dagli Enti o Ditte suddette».

«Le Vie d'Italia» in premio nelle scuole.

Anche nella scuola di Avviamento al Lavoro di Besozzo (Varese), l'allievo licenziato che abbia sostenuto i migliori esami di storia e geografia, ha in premio l'annata de *Le Vie d'Italia*.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Facilitazioni per il trasporto delle automobili a Tripoli.

La Compagnia di Navigazione Florio ha stabilito che sino al maggio 1932, a favore degli automobilisti che raggiungano Tripoli e ne ritornino con piroscafi della linea celere Napoli-Palermo-Tripoli, per partecipare ai viaggi automobilistici periodici ai quali questa Rivista ebbe già ad accennare, vengano praticati per il trasporto delle automobili noli ulteriormente ridotti al 50 per cento circa.

Inoltre qualora i viaggiatori intendano lasciare alle Agenzie della Compagnia la cura di tutte le operazioni occorrenti per la *presa e riconsegna a banchina* delle automobili saranno praticati speciali *forfaits* ridottissimi.

I prezzi di trasporto ridotti verrebbero applicati senza obbligo — per i proprietari delle macchine — di acquistare biglietti di andata-ritorno. Le automobili dovranno viaggiare accompagnate dai proprietari provvisti della scheda d'iscrizione al viaggio automobilistico attraverso il Sahara, del quale abbiamo già dato notizia.

Il disciplinamento dei servizi automobilistici degli alberghi.

Il Ministero delle Comunicazioni, nell'intendimento di impedire che gli autoveicoli con i quali i proprietari di albergo provvedono al trasporto dei clienti dalle stazioni ferroviarie all'albergo e viceversa, siano adibiti a altri usi, arrecando dannosa concorrenza a esercenti pubblici servizi da noleggio, di rimessa e di linea, ha con apposita circolare emanato disposizioni per disciplinare questo speciale servizio.

In particolare ha prescritto che per il trasporto dei clienti non possano essere usati che autobus e limitatamente ai clienti che intendono permanere nell'albergo, a carico dei quali il prezzo di trasporto dovrà essere conteggiato unitamente alle spese di permanenza. Inoltre tutti i veicoli adibiti all'uso in parola, dovranno essere provvisti di carrozzeria rispondente alla particolare loro destinazione e portare in modo leggibile l'indicazione dell'albergo per il quale faranno servizio.

La stessa indicazione, insieme con quella dell'itinerario da seguire, dovrà essere riportata sulla licenza di circolazione. I conducenti dovranno essere muniti di patente di abilitazione di terzo grado.

La circolare ribadisce, poi, la prescrizione secondo cui gli autoveicoli degli alberghi, per ottenere il trattamento fiscale di favore preveduto dalle disposizioni in vigore, debbono ottenere speciale *nulla osta*, il cui rilascio sarà subordinato all'osservanza delle condizioni sopraccennate.

L'arbitrario trasporto di viaggiatori oltre il limite sopra indicato, sarà passibile delle sanzioni contemplate nel R. Decreto 30 novembre 1923.

Una carta automobilistica del Sahara.

Sicuro. La S. A. Michelin ha lanciato la sua nuova carta «Le Piste Transahariane», documento unico sinora, compilato percorrendo 12.000 chilometri della misteriosa regione. La nuova carta dà tutte le informazioni di ordine pratico per la traversata del deserto. Vi si trova infatti il tracciato delle piste che si possono percorrere con autoveicoli o no, biffate o no, impraticabili durante la stagione delle piogge; le distanze; i pozzi con l'indicazione della qualità d'acqua che contengono; informazioni sul pittoresco e la caccia. Inoltre per ciascuna agglomerazione o località, le risorse offerte: albergo, ridotta militare, posta, telegrafo, T. S. F., terreno d'atterraggio, officina di riparazione, possibilità di rifornimento d'acqua, benzina, ecc.

Utili consigli per la traversata del deserto completano la carta Michelin del Sahara.

Solenni onoranze all'italiano che inventò il motore a scoppio.

E' stato sovente destino del genio italiano, quello d'essere misconosciuto e usurpato. Questo è accaduto anche per il padre Eugenio Barsanti, inventore del motore a scoppio, i cui meriti hanno oggi finalmente il leale riconoscimento degli equanimi, italiani e stranieri; e bene ha fatto la città di Firenze a rendergli solenni onoranze il 13 dicembre u. s.

La rivendicazione si è svolta a cura dell'Associazione fascista per il culto delle memorie nazionali, col concorso dell'Amministrazione comunale e delle Scuole pie fiorentine. Dopo la cerimonia religiosa nella chiesa di S. Giovannino degli Scolopi e l'omaggio alla sua tomba, nell'oratorio di S. Sebastiano, ha avuto luogo nel salone dei Cinquecento di palazzo Vecchio, la commemorazione ufficiale, alla presenza del ministro dell'Educazione Nazionale, On. Balbino Giuliano in rappresentanza del

Governo, del Sottosegretario alla Giustizia, On. Giuseppe Morelli, dell'accademico Paolo Emilio Pavolini, di numerosi deputati e senatori e di tutte le autorità cittadine. Gli alunni delle Scuole pie hanno cantato l'inno a padre Barsanti.

L'oratore ufficiale, padre Guido Alfani, ha lumeggiato la genesi dell'invenzione del motore a scoppio, che padre Barsanti cominciò a ideare nel 1843 a Volterra e per cui riprese gli studi qualche anno dopo. Gli esperimenti compiuti e i loro progressivi risultati, documentati a sufficienza, sono prova della serietà e della tenacia degli studi di padre Barsanti, che morì, lontano dalla Patria, a soli 43 anni.

L'oratore, passando dalla parte storica a quella critica, si è valso di testimonianze indiscutibili degli esperti internazionali per dimostrare come i tentativi prussiani posteriori a padre Barsanti abbiano preso le mosse dai risultati ottenuti da lui.

Il mercato internazionale dei lubrificanti.

Secondo uno studio pubblicato nel fascicolo di agosto della rivista americana *World Petroleum*, nel traffico internazionale degli olî lubrificanti gli Stati Uniti parteciparono nel 1929 con 10.776.091 barili, il che rappresenta i ⅔ del traffico mondiale. Non si hanno ancora i dati del 1930.

Vengono successivamente gli altri Paesi:

	barili
Indie Orientali Olandesi	2.556.670
Indie Occidentali Olandesi	965.277
Russia	1.342.045

La partecipazione dei varî Paesi del Sud America, della Persia, Trinidad e Malesia britannica risulta addirittura insignificante.

I tre grandi Paesi esportatori di olî lubrificanti (Stati Uniti, Indie Orientali e Occidentali e Russia) si contendono aspramente i mercati. Praticamente gli Stati Uniti vendono su tutti i mercati aperti del mondo ma principalmente in Europa. Le Indie Orientali Olandesi, mediante una ben congegnata rete di depositi e docks negli *Straits Settlements* (Stabilimenti degli Stretti di Malesia), dominano nella Malesia, Filippine ed Australia.

Meno importanti sono i mercati del Nord Europa. La Russia esporta principalmente nel Bacino del Mediterraneo ed Europa Occidentale dove deve contrastare la concorrenza americana.

Di speciale interesse sono tuttavia le esportazioni del gruppo di esportatori di olî lubrificanti formato dalla Germania, Polonia e Inghilterra, che globalmente raggiungono quelle della Russia. La Germania non ha risorse di petrolio grezzo ma aumenta continuamente le sue importazioni di petrolio e di prodotti petroliferi: negli anni 1927-1929 queste raddoppiarono, le prime da 6 a 17 milioni di barili, e le seconde da 300 mila a 637 mila barili. Nel 1927 essa esportò 381.122 barili di lubrificanti e nel 1929 barili 532 mila, pari al 40 % delle esportazioni russe; inoltre i lubrificanti tedeschi raggiunsero l'India, superando l'esportazione dei lubrificanti inglesi.

L'Inghilterra nel 1929 esportò solo 295.180 barili di lubrificanti. Circa 300 mila barili annui esporta pure la Polonia, specialmente nei mercati orientali.

La Polonia esporta 1 barile di lubrificante per ogni barile 1,2 di petrolio; la Romania 1 ogni 14 barili di petrolio; le Indie Orientali Olandesi 1 ogni 8; la Russia 1 ogni 6,6 e gli Stati Uniti 1 barile di lubrificante ogni 6 barili di petrolio.

Gli sgravi fiscali agli autoveicoli usati.

Nel nostro numero precedente abbiamo accennato alla riduzione fiscale agli autoveicoli deperiti per lungo uso. Stando a informazioni della *Tribuna*, di questa riduzione possono beneficiare i tipi Fiat 501, 502, 505, 510 e 519, naturalmente per quanto si riferisce alle macchine costruite prima del 1° gennaio 1924. Inoltre le vetture Fiat dei tipi 0, 2 e 3 A. e gli autocarri 18 B. L. e 15 ter che già ebbero una prima riduzione di potenza possono beneficiare dell'ulteriore riduzione fino al massimo del 30 per cento della potenza originaria.

Anche le O. M. tipo 465, la Spa tipo 23.000, le Itala 56, 50 e 51 rientrano nelle categorie per cui è previsto lo sgravio fiscale, che interessa pure il tipo Lancia 25/35 e molte vetture Ansaldo dei tipi meno recenti.

Risulterebbe inoltre che la visita dovrà accertare se gli autoveicoli di cui si tratta sono provvisti di tubi di scarico e di apparecchi silenziatori efficienti; verranno rimandati quelli che risulteranno comunque rumorosi.

Montaggio, manutenzione, lubrificazione dei cuscinetti a sfere.

È il titolo di un interessante manuale tecnico che segnaliamo agli automobilisti e a tutti coloro cui interessi una speciale ampia trattazione sull'impiego e la cura di questa parte vitale di ogni trasmissione e di ogni macchina, di ogni motore e di ogni veicolo.

L'opera, edita dalla Soc. An. Officine di Villar Perosa di Torino, è essenzialmente pratica e volgarizzatrice; in essa si enumerano e si descrivono i tipi di cuscinetti R I V in uso, si discutono i criteri di scelta del cuscinetto R I V, si tratta del loro montaggio, considerando i più svariati problemi della meccanica, della loro lubrificazione e manutenzione, dei danneggiamenti che risalgono per la quasi totalità (98%) a difetti di montaggio e manutenzione, per la parte assolutamente minima del 2% a difetti di materiale o di costruzione.

In questi dati ultimi è la ragione della pratica utilità del Manuale.

La Soc. An. Officine di Villar Perosa, Torino, Via Nizza, 148, diffonde a scopo di propaganda questa edizione che ha veste tipografica distinta e che è arrichita di numerosissime illustrazioni dimostrative.

Mucci

TURISMO

Facilitazioni per trasporti di comitive in servizio internazionale.

In relazione all'iniziativa delle Ferrovie italiane dello Stato di ridurre da 25 a 15 il minimo delle persone per aver diritto alle facilitazioni e riduzioni delle tariffe per trasporti di comitive in servizio diretto internazionale, le ferrovie francesi, svizzere ed inglesi hanno già aderito a che nei servizi diretti con l'Italia siano adottati i nuovi criteri. E' questa una facilitazione notevolissima che viene a farsi per i viaggi internazionali.

Mostra di floricoltura a San Remo.

Dal 3 al 7 aprile p. v. avrà luogo a San Remo una grande Mostra Nazionale di Floricoltura che comprenderà 104 concorsi divisi nelle seguenti sezioni: garofani, rose, fiori recisi vari, piante da fiore, piante ornamentali e decorative da fogliame, arte floreale, agrumi e primizie, semi da fiore ed ortaggi, materiale da imballaggio, insegnamento architettura giardinaggio, piante aromatiche e medicinali e loro utilizzazione, industria orticola, pittura ed arti diverse, concorso fra i «Balilla».

Un nuovo Campo di Golf a San Remo.

Il Comune e l'Ente Autonomo per la Stagione Climatica di San Remo hanno fatto costruire un nuovo Campo di Golf nella ridente regione Gogna, per un'estensione di 560.000 metri quadrati. Il nuovo campo, progettato e costruito da specialisti inglesi, ha 18 buche ed è dotato di un edificio appositamente costruito per i giuocatori.

Manifestazioni della Primavera Fiorentina.

Com'è noto, il 20 marzo verrà ufficialmente inaugurata la Primavera Fiorentina, la quale comprenderà le seguenti manifestazioni: 20 marzo-3 aprile, Seconda Fiera nazionale dell'Artigianato con mostre, concorsi, congressi, campionati di mestiere, e una interessante ricostruzione di botteghe artigiane caratteristiche con relativa lavorazione; 23 aprile-15 giugno, Fiera internazionale del Libro, che comprenderà tra l'altro una mostra storica dell'arte della stampa e una settimana internazionale del libro antico e raro; 29 novembre 1931-16 aprile 1932, stagione sinfonica della Stabile Orchestrale Fiorentina e concerti della società Amici della Musica; 26 aprile-10 maggio, manifestazioni internazionali di moda femminile; 1° maggio e 24 giugno, partite di Calcio in costume, in Piazza della Signoria; 1° aprile-15 giugno, visita alle ville toscane. Seguiranno manifestazioni varie, come Esposizione d'arte toscana, concorso ippico internazionale, corse al galoppo, mostra internazionale canina, concorso di fioritura dei balconi, ecc.

In occasione della Primavera Fiorentina sono accordate speciali riduzioni ferroviarie dal 30 al 50 % dal 20 marzo al 30 giugno, esclusa la settimana di Pasqua. Informazioni gratuite: «Movimento Forestieri», Via Vecchietti, Firenze.

Attivazione di nuovi autoservizi a Genova.

Sono stati iniziati, a Genova, gli autoservizi Genova-Pegli e Genova-Nervi-S. Ilario. I servizi stessi sono effettuati con magnifici autobus Lancia.

La funivia Abbazia-Montemaggiore.

Si è costituita a Fiume una nuova Società per la costruzione di una funicolare aerea da Laurana al Monte Maggiore, destinata a dare grande incremento al movimento turistico della Riviera Liburnica. In venti minuti sarà possibile salire dal mare a oltre mille metri d'altezza con questa funivia che sarà la più lunga d'Italia e forse del mondo. Le comode vetture potranno trasportare 22 persone.

La sesta Fiera di Tripoli.

Il giorno 8 marzo p. v. sarà inaugurata a Tripoli la sesta Fiera Campionaria, ordinata come Terza Rassegna nazionale ed internazionale africana.

Un ufficio informazioni a Taormina.

A Taormina sarà quanto prima aperto ai turisti un Ufficio Informazioni a cura del Comune, del Comitato Turistico Provinciale, degli albergatori e dell'ENIT.

L'Ufficio fornirà, a mezzo di personale scelto che conosce le varie lingue, ogni informazione su itinerari, orari, tariffe, ecc., per viaggi in treno, piroscafo, aeroplano e notizie su condizioni e prezzi negli alberghi e varie altre località. Darà inoltre indicazioni di qualunque genere (artistiche, mondane, sportive, ecc.) su Taormina, Messina e dintorni, e sarà fornito di abbondante materiale di propaganda e di una piccola e pratica guida illustrata di Messina e Taormina.

Il tram Bergamo-Lovere sostituito dall'autobus.

Lo scorso dicembre ha cessato di funzionare la linea tramviaria Bergamo-Lovere, la quale viene sostituita con un più rapido autoservizio, che si prolunga su Darfo. Quattro coppie di autobus faranno servizio, con vantaggio per le comunicazioni con la Valcamonica.

Una rassegna turistica che risorge.

Dopo un periodo di interruzione, ha ripreso le pubblicazioni la rivista *Il Garda*, organo del Comitato Provinciale per il Turismo, di Verona. Essa avrà periodicità bimestrale.

Una Crociera Mediterranea della N. G. I. dal 14 al 21 febbraio.

Il Transatlantico *Roma* della Navigazione Generale Italiana effettuerà dal 14 al 21 febbraio una interessante Crociera nel Mediterraneo, con l'itinerario Genova, Nizza, Palma de Mallorca, Tripoli, Malta, Siracusa, Napoli.

Ad ogni scalo verranno poi effettuate interessanti escursioni in auto, in ferrovia e a piedi, per ciascuna delle quali è fissato un prezzo a parte indipendente dall'importo del biglietto di passaggio sul *Roma*. Tali saranno: la visita della città di Nizza, la gita sino a Montecarlo, la gita alle Gorges du Loup e a Grasse; la visita di Palma di Mallorca e dei suoi dintorni più caratteristici; la visita di Tripoli, la gita all'Oasi di Tripoli, ai dintorni più interessanti della città, a Sabratha Vulpia, a Tagiura e a Leptis Magna; la visita degli avanzi archeologici di Siracusa; la visita di Napoli e di Posillipo, la gita a Pompei, al cratere del Vesuvio, alla Solfatara a Pozzuoli, al Lago d'Averno, a Baia.

La partenza avrà luogo da Genova il 14 febbraio alle ore 2, l'arrivo avverrà a Napoli alle ore 7 del 21 febbraio. La partenza e l'arrivo possono tuttavia effettuarsi anche ad uno degli scali intermedi, esclusa Palma de Mallorca, e in questo caso il prezzo del biglietto cambia secondo quanto è indicato nel prospetto che viene inviato a richiesta dalla N. G. I.

I prezzi di passaggio sul *Roma* per tutta la Crociera da Genova a Napoli sono i seguenti: I classe dollari 95, II classe dollari 57, II classe econ. dollari 42, III classe dollari 29. I turisti che desiderassero far ritorno a Genova via mare potranno usufruire del piroscafo *Esperia*, della S.I.T.M.A.R. in partenza da Napoli lo stesso 21 febbraio. In tal caso i prezzi salgono per la I classe a dollari 115; per la II classe a dollari 70; per la II classe econ. a dollari 50. Per comitive verranno accordati su tali prezzi sconti dal 15 al 25 %.

La Crociera si prospetta quanto mai attraente, sia per l'interesse e la varietà delle località che verranno visitate nella stagione più propizia, sia per la grande modicità dei prezzi. Inoltre, la brevità del viaggio permetterà anche agli uomini di affari di concedersi un utile svago senza assentarsi per troppo tempo.

La Crociera offre poi a quegli italiani che ancora non conoscono la Capitale della nostra Colonia Libica, la possibilità di visitare Tripoli e i suoi dintorni. Sappiano che, oltre alle preannunciate manifestazioni, per interessamento di S. E. Badoglio, verrà svolta la sera del 17 febbraio prossimo in onore dei turisti del *Roma* una fantasia araba nel pittoresco villaggio di Suk el Giuma presso Tripoli.

Un grande Stabilimento Idroterapico a Grado.

In occasione del Congresso di Talassoterapia tenutosi a Grado, ha avuto luogo la posa della prima pietra del nuovo stabilimento idroterapico, che, farà di Grado una delle prime stazioni talassoterapiche del mondo.

FERROVIE

Riduzioni ferroviarie per la «Primavera Siciliana».

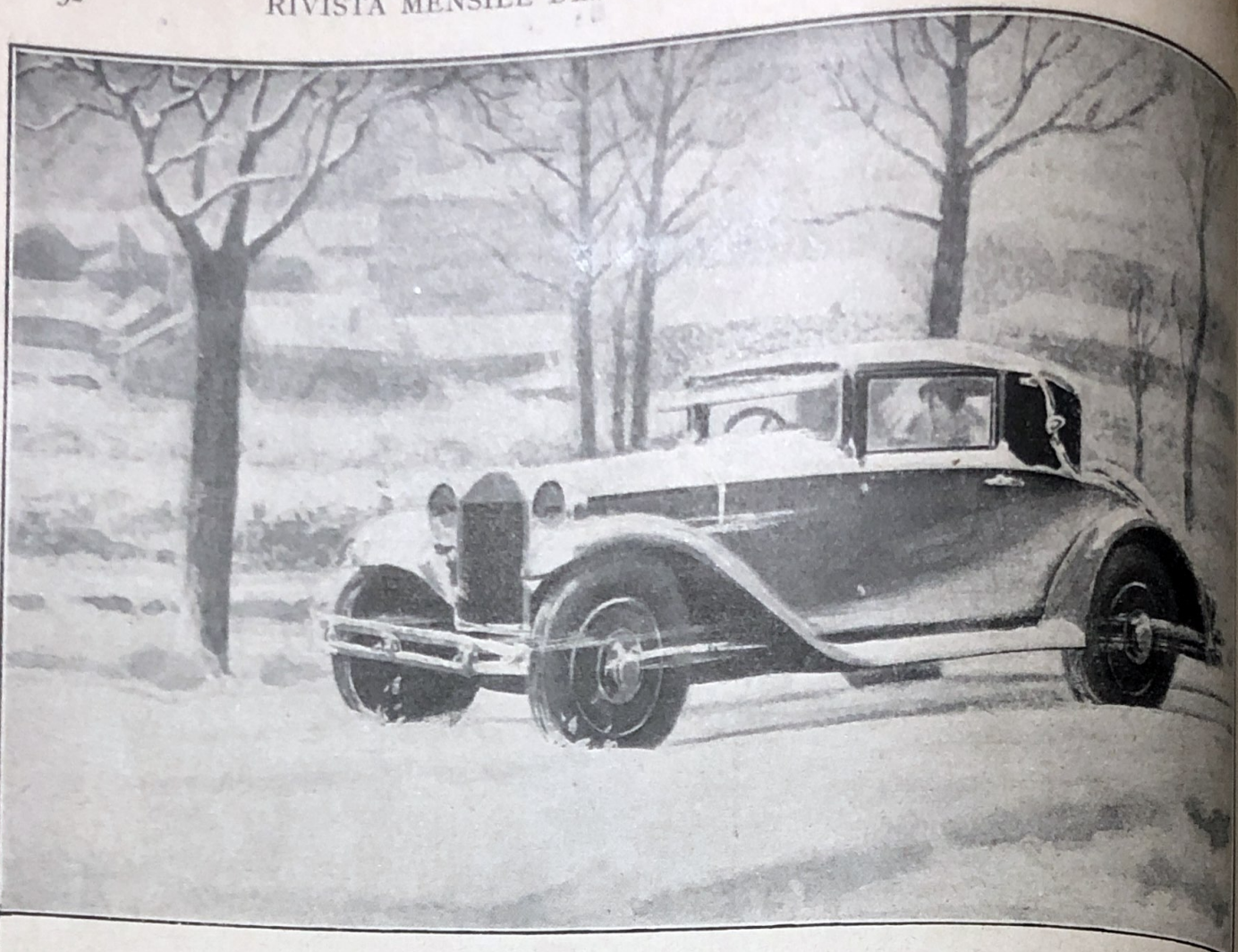
Anche quest'anno sono state ripristinate, per tutto il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno, le importanti facilitazioni in occasione della *Primavera Siciliana*, che già tanto favore hanno incontrato nel pubblico, specialmente negli stranieri, inquantochè, se le facilitazioni stesse mirano particolarmente a favorire i viaggi dal continente in Sicilia in destinazione di Palermo o Siracusa o Taormina o Agrigento nella stagione invernale e primaverile, dànno d'altra parte anche modo al pubblico stesso di attraversare e di visitare comodamente le principali città italiane. La riduzione per gli speciali biglietti di andata-ritorno, che vengono rilasciati in tale occasione, è del 50% sui percorsi ferroviari e del 30% sul percorso marittimo fra Napoli-Palermo. Inoltre tutte le stazioni ed agenzie della Sicilia, su presentazione del biglietto di andata-ritorno pei provenienti dal continente, possono rilasciare, durante la validità del biglietto stesso, biglietti di corsa semplice al 50% per *qualsiasi località interna dell'isola*. Di più le stazioni della Sicilia, indipendentemente da tale biglietto e sempre durante il periodo della manifestazione, potranno rilasciare biglietti al 50 % per una delle seguenti stazioni: Palermo, Messina, Catania, Caltanissetta, Siracusa, Agrigento, Trapani, Taormina-Giardini, Acireale, Enna e Ragusa. I biglietti rilasciati nel continente o comunque anche nell'isola in appoggio al biglietto continentale, hanno la validità di 30 giorni, quelli rilasciati nell'isola la validità di 10 giorni. E' ammessa la proroga, a pagamento, della validità. *Maggiori facilitazioni sono concesse per i viaggiatori provenienti dall'estero, i cui biglietti hanno la validità di 45 giorni.*

Informarsi per maggiori e più precisi dettagli presso le stazioni e presso le agenzie ferroviarie.

Riduzioni ferroviarie per Roma.

In occasione della *Mostra di Roma nell'Ottocento* organizzata in Roma dall'Istituto di Studi Romani, le Ferrovie Italiane dello Stato hanno accordato le seguenti riduzioni sui biglietti di andata e ritorno da tutte le stazioni del Regno per quella di Roma: dal 1° al 26 gennaio e dal 28 marzo al 10 aprile riduzione del 50%; dal 27 gennaio al 27 marzo riduzione del 30%.

Riduzioni ferroviarie all'estero

Tutte le amministrazioni ferroviarie in genere sono solite accordare riduzioni ferroviarie per determinate categorie di persone o per determinate occasioni, ciò a scopo sociale, turistico, filantropico od anche per altre cause,

riduzioni e facilitazioni che servono poi ad agevolare ed incrementare il traffico.

Il Belgio, per esempio, ha un tipo di biglietto detto *fine di settimana*, che da un certo punto può assimilarsi ai biglietti di andata-ritorno festivi a riduzione del 40 % istituiti dalla nostra amministrazione delle Ferrovie dello Stato. I biglietti belgi valgono, per tutte le distanze all'interno del Paese, dal sabato al lunedì, ed hanno una riduzione del 25 %. Presentano dunque il vantaggio in confronto degli italiani di poter essere rilasciati per tutte le destinazioni (tengasi però conto che il territorio belga è piccolo), hanno tuttavia una riduzione inferiore. Nel Belgio stesso si rilasciano biglietti individuali per viaggi combinati per concessioni in ferrovia ed automobile, con riduzione del 35 %, nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre. Le riduzioni per comitive, formate però da membri di società regolarmente costituite e regolarmente conosciute, nonchè da congressisti, impiegati, operai ed artisti, vanno da un minimo del 35 % per i gruppi di almeno 12 persone ad un massimo del 50 % per i gruppi di almeno 400 persone. Per le comitive di studenti di almeno 10 persone è accordata la riduzione del 50 % e così pure per i *boy-scouts*. Gli studenti che ritornano a casa in vacanza o rientrano alla scuola possono beneficiare di una riduzione del 35 % per il viaggio di andata e quello di ritorno. Esistono poi biglietti di abbonamento per studenti, a prezzo ridotto, di diverso tipo, secondo che si effettuino uno, due, tre o più viaggi alla settimana: la riduzione va dall'85 % al 90 %. Esistono poi anche abbonamenti valevoli solo per 5 o per 15 giorni. Gli abbonamenti per operai presentano una riduzione dal 60 % al 90 % a seconda delle distanze: la massima distanza è 100 km. I viaggiatori di commercio fruiscono di una riduzione del 10 % sugli abbonamenti. Beneficiano del 50 % i componenti le famiglie con almeno quattro figli inferiori ai 21 anni e del 75 % i ragazzi di meno di 10 anni delle famiglie suddette. Naturalmente poi... le ferrovie belghe mancano di una quantità di altri tipi di facilitazioni, che sono in vigore presso altri Stati: così nessuna riduzione viene accordata per gli impiegati dello Stato, per i viaggi circolari, per le stazioni balneari e climatiche e, salvo casi assolutamente eccezionali, per le fiere, esposizioni, mostre e simili.

La Francia, e si capisce il perchè, si distingue per tutto un sistema completo di facilitazioni per famiglie: riduzioni per viaggi individuali ai componenti di famiglie numerose, che vanno dal 30 % al 75 %; biglietti di andata-ritorno individuali per famiglie; biglietti collettivi per famiglie (compresi fra le persone di famiglia i nipoti, le nutrici, i domestici e i conducenti); biglietti individuali a riduzione per il capo di famiglia, che avendo già acquistato un biglietto collettivo per la famiglia stessa, deve poi recarsi a visitarla; abbonamenti per famiglie; biglietti di famiglia per escursioni, ecc. Anche in Italia ora si facilitano le famiglie numerose, c'è però una differenza: in Francia una famiglia è considerata numerosa quando il numero dei figli è di tre, mentre da noi questo numero non ha nulla di straordinario!

Ad ogni buon fine ed a titolo di notizia ecco le riduzioni che le grandi reti francesi accordano sul prezzo dei biglietti di andata-ritorno ordinari ai membri delle famiglie francesi e originarie delle colonie e dei protettorati:

30 % per le famiglie con 3 figli
40 % » » 4 »
50 % » » 5 »
60 % » » 6 »
70 % » » 7 » e più.

Analoghe riduzioni, ma in diversa misura sono accordate, sempre per le famiglie numerose, per i viaggi d'escursione, sugli abbonamenti, sulle carte che danno diritto al biglietto a metà prezzo (nel caso delle famiglie si applica una riduzione supplementare), ecc. Le ferrovie francesi rilasciano biglietti a riduzione, di andata-ritorno individuali per la stagione, ma favoriscono con maggiori riduzioni i viaggiatori che si recano nelle stazioni predette nei periodi prima o dopo la stagione, e ciò per evitare l'affollamento. Per i viaggiatori isolati o in compagnia di persone di loro famiglia che intendano interrompere il viaggio in automobile e facciano trasportare questa su un percorso di almeno 300 km. dalla ferrovia, sono accordate, sulle ferrovie stesse, speciali riduzioni sia per l'automobile, sia per le persone.

Le ferrovie francesi egualmente accordano facilitazioni per i trasporti di comitive, purchè però si tratti di società regolarmente costituite e notoriamente conosciute o di gruppi composti da determinate categorie di persone (studenti, boy-scouts, iscritti al tiro a segno, ecc.): diremo anzi che sotto questo riguardo, in materia di comitive, vi è meno liberalità all'estero di quel che vi sia in Italia. Le riduzioni in occasioni di feste, esposizioni e simili, sono accordate con parsimonia e certamente molto meno che in Italia.

Presso le ferrovie germaniche sono in vigore da tempo i cosidetti biglietti di fine settimana, corrispondenti ai nostri andata-ritorno festivi: la riduzione è del 33 %. I biglietti possono essere utilizzati dal sabato al lunedì, ma in occasione di feste hanno più lunga validità. Durante l'estate si rilasciano biglietti di andata-ritorno, con riduzione del 20 %, per treni speciali detti « di vacanze »: questi biglietti sono valevoli due mesi. Le riduzioni per fiere, esposizioni, ecc., vengono accordate in proporzione ben inferiore a quanto si pratica in Italia: la riduzione è del 25 %: in qualche caso si rilasciano biglietti ridotti internazionali anche soltanto per viaggi di corsa semplice, come per la fiera di Lipsia. Non si fanno facilitazioni per le stazioni balneari, termali e climatiche; come pure non si accordano riduzioni per impiegati, per militari, ecc. Abbastanza sviluppati sono invece altri tipi di facilitazioni: per gli operai, per i marinai delle vie fluviali, per i proprietari di giardini operai, per i viaggi in comitive (riduz. massima 33 %), per i treni speciali

C. G. S. ISTRUMENTI DI MISURA

Aerofotografia dello Stabilimento

Direzione e stabilimenti:

MONZA

VIA CAVALLERI, 2

Ufficio in:

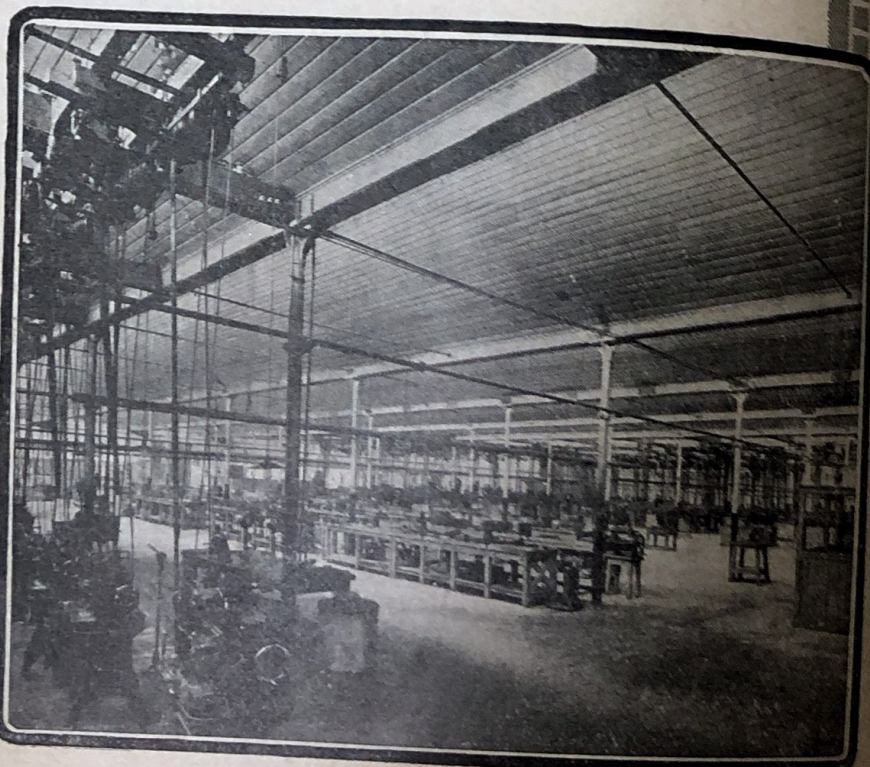
MILANO

VIA M. NAPOLEONE, 39

La produzione della C. G. S. consta principalmente di:

Amperometri, Voltmetri, Wattmetri, Fasometri, Frequenziometri indicatori e registratori, sia da quadro che portatili - Trasformatori di misura - Contatori per corrente alternata.

Lo stabilimento che la C. G. S. possiede in Monza occupa un'area di mq. 14.000. Vasti e luminosi saloni occupati dalla Sezione Meccanica, dai Montaggi e dalla Sezione Elettrica, macchine utensili tra le più perfezionate e mezzi di fabbricazione razionale, sistemi di controllo meccanici di alta precisione, metodi di tarature elettriche accuratissimi, laboratori di prova e di ricerche: tali sono i mezzi di cui dispone la C. G. S.

Veduta interna dell'Officina

di società (riduz. massima 50 %), per i biglietti di andata-ritorno operai (riduz. 50 %), per gli studenti (abbonamenti andata-ritorno individuali giornalieri al 50 %, andata-ritorno individuali per vacanze di almeno 7 giorni con riduz. del 50 %, per le comitive di studenti con riduz. del 50 %).

Anche l'Ungheria ha i biglietti di fine settimana, cioè gli andata-ritorno festivi (riduz. del 33 %). Molte sono le facilitazioni per gli studenti: biglietti di andata-ritorno per vacanze, biglietti per viaggi in gruppo, per i viaggi all'estero: in genere si accorda la riduzione del 50 %. La riduzione per i viaggi in gruppo in genere di società e di turisti è del 33 %: eguale trattamento si fa per i treni speciali di società. Le facilitazioni per fiere ed esposizioni, sono accordate soltanto in casi eccezionalissimi: riduzione del 50 %. Nessuna riduzione abitualmente per stazioni balnearie, termali e climatiche, salvo quelle accordate nei mesi dal maggio al settembre per i viaggi di andata-ritorno, con validità di 3 giorni, da Budapest per il Lago di Platten.

La Cecoslovacchia favorisce molto i viaggi alle associazioni ginnastiche, turistiche e simili: riduz. dal 33 % al 60%. Anche molto favoriti, con una riduzione del 50 %, sono i viaggi degli studenti. Per le associazioni di pattinaggio si dà il 33 %. Un curioso tipo di facilitazione di carattere sociale è quello accordato alle persone che prendono a loro carico i trovatelli: tanto la persona quanto il trovatello fruiscono per determinati viaggi della riduzione del 50 %. Esistono durante la stagione speciali biglietti di andata-ritorno per stazioni balneari con riduz. del 50%. La Cecoslovacchia, come l'Italia, accorda riduzioni per i viaggi degli impiegati statali e per i militari ma in misura meno sensibile: accorda il 33%.

Irregolarità nell'uso dei biglietti di andata-ritorno in occasione di feste, fiere, esposizioni, ecc.

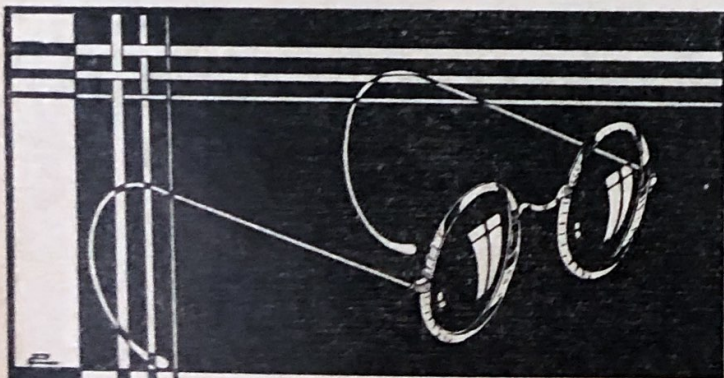
Sono non di rado oggetto di reclamo, da parte dei viaggiatori muniti di biglietti di andata e ritorno distribuiti in occasione di feste, fiere, esposizioni, gare, ecc., i gravi inconvenienti originati da un qualsiasi difetto di « regolarizzazione » dei biglietti medesimi.

Le irregolarità che più frequentemente dànno luogo a contestazioni sono: la mancanza del timbro del Comitato; o la mancanza di quello della stazione di inizio del ritorno; o le fermate intermedie prolungate oltre il termine prescritto. In tali irregolarità spesso i viaggiatori incorrono o perchè non conoscono le norme che regolano l'uso dei biglietti, o perchè essi ritengono di poter attenersi alle avvertenze riportate sui biglietti Ci-202 (colore arancione), le quali si riferiscono, invece, ai viaggi previsti dalle Concessioni speciali, o, ancora, perchè sui biglietti a cartoncino le indicazioni relative sono necessariamente limitate per mancanza di spazio.

Ora il Ministero delle Comunicazioni (Servizio Commerciale e Traffico delle Ferrovie dello Stato), ha disposto, mediante una sua circolare in data 11 dicembre 1931, che:

« Alle dette inesattezze e deficienze occorre sia riparato dalla buona volontà e dalla cortesia del personale sia di biglietteria, sia addetto ai cancelli, sia di controlleria, che ha il dovere di mettere sull'avviso i viaggiatori affinchè non incorrano nelle irregolarità lamentate.

« Allo scopo di evitare nei limiti del possibile tali inconvenienti — continua la Circolare — si dispone che i bigliettari annullino, o completino a voce, se non è possibile per iscritto, le indicazioni, già stampate, che risultino non esatte o monche, e che gli agenti addetti all'ingresso e all'uscita nelle stazioni, ricordino ai viaggiatori che vogliano effettuare fermate intermedie l'obbligo della timbratura in arrivo e alla ripresa del viaggio, nonchè la limitata durata della fermata stessa, e si assicurino che all'inizio del ritorno i biglietti portino il bollo del Comitato — se necessario — e quello della stazione (o agenzia) locale, se trattasi di biglietti a foglietto. Al personale di controlleria, poi, è particolarmente raccomandato di assicurarsi che i viaggiatori, muniti dei biglietti in parola, ne conoscano l'uso e, se occorra, di istruirli convenientemente e tempestivamente per evitare anche l'impressione di facilitare e provocare o rendere più grave l'irregolarità.

Tali raccomandazioni debbono in special modo essere tenute presenti quando si tratta

di viaggiatori stranieri i quali incorrono in contravvenzione, se non sempre, spesso in buona fede, sia perchè ignorano la nostra lingua, sia perchè nei loro Paesi i biglietti in parola o non sono in uso o hanno altre norme di utilizzazione.

Nuovi progressi in materia di elettrificazione in Italia.

Rileviamo dalla *Rivista delle comunicazioni ferroviarie*, che la Cuneo-S. Dalmazzo di Tenda e la Piena-Ventimiglia saranno tra non molto completate elettricamente anche nel tronco francese (S. Dalmazzo-Piena) per modo che il locomotore elettrico porterà dal Piemonte, attraverso il valico di Tenda, all'estremo lembo della Riviera. La Ventimiglia-Savona completa l'elettrificazione di tutta la Riviera ligure ed ormai da Livorno sino a Ventimiglia, come già da Livorno sino a Modane, i treni marciano mercè l'energia delle acque. Con l'elettrificazione del primo tronco della direttissima Bologna-Firenze, cioè da Bologna a Vado, è entrata nella fase

di completamento questa grandiosa opera destinata ad avvicinare ancor di più il Nord e il Sud d'Italia. Nell'ottobre è stato inaugurato l'esercizio elettrico della intera linea Napoli-Benevento.

Dalle rotaie di 15 a quelle di 60 metri.

Le Ferrovie germaniche adoperavano fino a qualche anno fa rotaie della lunghezza di 15 metri. Soltanto al passaggio di ponti e di gallerie ne usavano da 18 metri. Più tardi sulle linee percorse dai treni internazionali e dai direttissimi nazionali furono fatti esperimenti con rotaie di 30 metri. I risultati furono così favorevoli che alla fine del 1930 il nuovo tipo era stato adottato per un totale di 3800 chilometri.

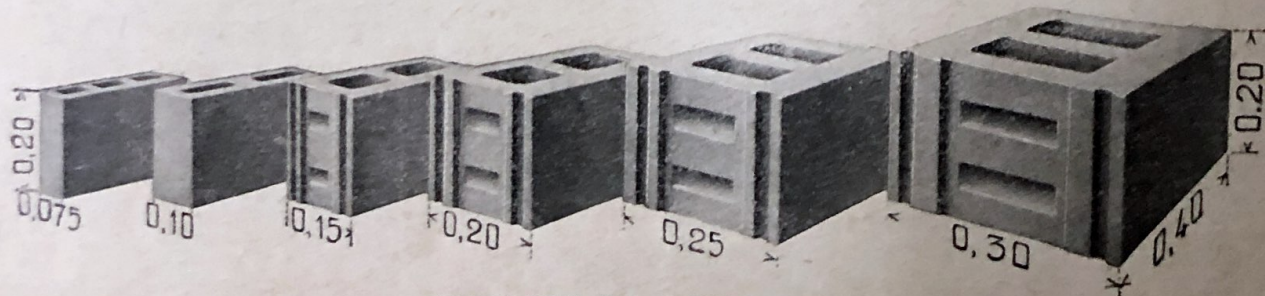
Ma la tecnica perseguiva ulteriori perfezionamenti. Mediante saldature autogene si è giunti a riunire fra loro — sul posto — due rotaie di 30 metri, sì da ottenerne una di 60. La rete tedesca conta già 60 chilometri di strada ferrata forniti di queste rotaie.

Verso il principio di un linguaggio internazionale per il pubblico che viaggia.

Abbiamo già accennato altra volta, su questa rivista, che le amministrazioni ferroviarie stanno studiando la possibilità di adottare dei segni e figure convenzionali per indicare al pubblico, in certe stazioni, importanti per il traffico internazionale, gli uffici e i locali di cui il pubblico ha interesse di conoscere la località precisa. Sembra che fra le varie proposte le più attendibili finora, benchè non ancora definitive, siano quelle che corrispondono alle seguenti indicazioni:

ufficio informazioni = *punto interrogativo*;
dogana = *un baule aperto*;
biglietti = *la riproduzione in piccolo di uno sportello di biglietteria*;
registrazione bagagli = *un baule chiuso*;
deposito bagagli = *una valigia*;
sala d'aspetto = *una sedia*;
buffet = *forchetta e cucchiaio incrociato*;
uscita = *una gran freccia*;
località d'attesa di automobili = scritta *« taxi »*;
cambio = *tre monete*;
posta = *una busta suggellata*;
accesso ai treni = *una locomotiva ed una mano indicatrice*;
oggetti ritrovati = *un ombrello ed una canna incrociati*.

Naturalmente tutte queste scritte e disegni dovrebbero essere riprodotti in modo perfettamente uniforme fra le varie amministrazioni.

Le proposte non sono ancora definitive: discutendo si può migliorare e si può ampliare.

ARCHEOLOGIA

Inscrizioni che gettano nuova luce sulla vita provinciale italiana ai tempi di Augusto.

Tra Brescello e Boretto, in provincia di Reggio Emilia, là dove sorgeva l'antica *Brixellum*, alcuni scavi eseguiti per opere di bonifica, misero in luce quattro tombe, fornite dei relativi cippi con iscrizioni. Queste sono state fatte oggetto di uno studio particolare da parte del nostro Consocio Prof. Ferdinando Bernini, il quale ci ha gentilmente comunicato i risultati delle sue ricerche.

Due di tali iscrizioni sono dediche sepolcrali nell'interno d'una famiglia di liberti, di cui possiamo ricostruire un po' d'albero genealogico. Conosciamo così parecchi Vibii, liberti di Vibia. Ad uno d'essi, Vibio Giusto, è dedicata da due schiavi pedissequi la terza iscrizione, la quale porta anche una assai spropositata appendice metrica di compianto. Di ben maggiori dimensioni è il quarto cippo che, con lo zoccolo, supera i quattro metri d'altezza. Si tratta d'un vero monumento sepolcrale, i cui svariati elementi non possono essere qui descritti in particolare. Nella parte superiore del cippo due genii alati sostengono due medaglioni a forma di conchiglia, contenenti due busti a bassorilievo. Sotto, due altri busti dentro ad un medaglione circolare. Il monumento è dedicato a C. Concordio Primo Brescellese e a «Concordio Reno seviri Augustali», nonchè a Concordia e a Festa da Munazia Rufilla liberta.

Nella terza iscrizione T. Vibio è detto *Camplane Afrodite praepositis*, cioè uno dei preposti al culto di Afrodite Camplana. Spesso il nome della divinità veniva accompagnato da quello del luogo in cui si venerava. Ciò rende probabilissimo che esistesse il culto particolare di Afrodite in un pago Camplano del territorio di Brescello (nella Tavola di Velleia troviamo un *pagus Campianus*), e nella stessa Tavola ricorrono parecchi Vibii proprietari di terre.

Chi sol ricordi parecchie lapidi di precisa datazione esistenti nel Museo di Parma, assegnerà l'ultima iscrizione alla metà del I secolo d. Cristo. Più incerti si può essere per le altre tre, le quali però difficilmente oltrepassereb bero quel I secolo d. Cristo.

Sempre meglio si discernono, anche mercè le nuove iscrizioni di Brescello, le linee della vita provinciale d'Italia nel I secolo dell'impero. Proprio su questa borghesia agricola formata di liberti e di liberi poggiava il nuovo potere politico. La carica di «seviro Augustale» istituita per il culto d'Augusto soddisfaceva le ambizioni rustiche. E però i «seviri Augustali» s'addossarono spesso le spese di notevoli lavori pubblici.

Le iscrizioni funebri sollevano lembi d'un mondo scomparso, in cui s'aggirano schiavi, liberti, clienti, in un gioco oscuro d'interessi e d'influenze.

SPORT

Olimpiad…

Le Federazioni di tutti i Paesi sono ogg… all'opera per disporre la partecipazione… Los Angeles, mentre dal 4 al 13 corrente a… Lago Placido vi sarà il preludio dei Gioch… 1932 con gli sports invernali. Data la impor… tanza di questa Olimpiade, che si svolgerà… a Los Angeles dal 30 luglio al 14 agosto… assume, crediamo, interessante pubblicarne… il programma ufficiale.

Sports atletici. A) Uomini. Corse: 100, 200, 400, 800, 1500, 5000, 10.000 metri; maratona km. 42,195; 3000 m. steeple… 110 m. ostacoli, 400 m. ostacoli; 400 m. e 1600 m. staffette… 50 km. marcia. Concorsi: Alto, lungo, triplo, asta; giavellotto, disco, peso, martello. Decathlon: 100 m., lungo, peso, alto, 400 m., 110 m. ostacoli, disco, asta, giavellotto, 1500 m. B) Donne… Corse 100 m.; 80 m. ostacoli; staffetta 4 × 100. Iscritti. Prove individuali: 3 per nazione. Staffetta: una squadra per nazione.

Ginnastica. Concorso individuale e per squadre. Iscritti… Una squadra (quattro a cinque ginnasti) e tre individui per nazione.

Pugilato. Categorie: mosca, gallo, piuma, leggeri, medio… leggeri, medi, medio-massimi e massimi. Iscritti: Due uomini per nazione e per categoria.

Scherma. Prove individuali: fioretto (uomini), fioretto (donne), spada e sciabola. Prova per squadre: fioretto, spada e sciabola. Iscritti: Individuali: tre tiratori per nazione; squadre: una squadra per nazione di sei tiratori di cui quattro prenderanno parte a ciascuna prova.

Lotta libera e greco-romana. Categorie: gallo, piuma, leggero, medio-leggero, medio, medio-massimo, e massimo. Iscritti: Tre per nazione in ciascuna categoria.

Tiro. Pistola automatica o revolver-libero su sagome a 25 metri. Prova individuale: 18 colpi (serie di 6 colpi). Durata di tiro limitata. Carabina piccola calibro 22 a 50 m. Prova individuale: 30 colpi in 6 serie di 5 colpi. Iscritti: Tre tiratori per nazione in ciascuna prova.

Canottaggio. Un canottiere in skiff, due canottieri di punta, due canottieri in coppia, due canottieri di punta con timoniere, quattro canottieri di punta con timoniere, otto canottieri di punta con timoniere. Iscritti: Una squadra per nazione.

Nuoto. Uomini: 100 m., 100 m. sul dorso, 200 m. a rana, 400, 1500, 4 × 200; tuffi, alti, ordinari e vari (5 e 10 m.), tuffi dal trampolino. Donne: m. 100, m. 100 sul dorso, 200 m. a rana, 400 m., 4 × 100; tuffi come gli uomini. Iscritti: Prove individuali: tre uomini per squadra, quattro nuotatori e due riserve per nazione.

Sports equestri. Concorsi. Completo (individuale e di squadre), dressage (individuale e squadre), salto ostacoli (Premio delle Nazioni, individuali e squadre). Iscritti: Tre concorrenti per nazione.

Pentathlon moderno. Atletiche: Cross country 4000 m. Scherma: spada di combattimento. Nuoto: 300 m. Sports equestri: 5000 m. in terreno vario con ostacoli. Tiro: 20 colpi (4 serie di 5) pistola o revolver su sagoma a 25 m. Iscritti: Tre concorrenti per nazione.

Ciclismo. 1000 m. in linea, 1000 m. a cronometro, 2000 m. in tandem, 4000 m. inseguimento per squadre nazionali, corsa su strada 100 km. Iscritti: Prove individuali: uno per nazione, tandem, 2 tandem per nazione. Per squadre: una squadra di sei uomini per nazione, di cui quattro parteciperanno.

Sollevamento pesi. Prove: distensione a due braccia, strappo a due braccia, slancio a due braccia. Categorie: piuma, leggero, medio, medio-massimo e massimo. Iscritti: Due per nazione e per categoria.

Yachting. Monotipo condotto da un dilettante solo; yachts 6 metri internazionale (dimostrazione), yachts classe internazionale (dimostrazione). Iscritti: Un yacht per nazione.

Hockey su prato. Una squadra di undici giocatori e undici riserva per nazione.

Palla a nuoto. Una squadra di sette giocatori e quattro riserva per nazione.

Dimostrazioni. Football americano, lacrosse.

Concorso d'arte. Architettura, letteratura, musica (inno olimpico), pittura, scultura e incisione.

Regate a vela.

Lo sport della vela avrà quest'anno una attività rigogliosa e ben disciplinata. La Commissione Tecnica della Federazione Italiana della Vela ha infatti stabilito che quattro siano le grandi manifestazioni agonistiche e cioè: Genova nel corrente mese, Napoli a giugno con il Campionato nazionale 6 m. S. N. e 12 piedi S. I., Anzio ad agosto e Bari a settembre. All'infuori di queste quattro manifestazioni nazionali ed internazionali avrà luogo a fine d'agosto una grande crociera internazionale che, toccando tutti i porti d'Italia, si dirigerà a Rodi con l'itinerario Bari, Corfù, Canale di Corinto per le flotte adriatiche, a Napoli, Corfù, Canale di Corinto per quelle tirreniche. A questa crociera internazionale di grandissimo interesse per l'Italia parteciperanno i Principi di Piemonte, i quali si imbarcheranno a Napoli su di un yacht a vela.

L'Italia, come è noto, prenderà parte alle Olimpiadi veliche, che avranno luogo in agosto a Los Angeles, in tutte le tre classi ammesse e cioè negli 8 e 6 metri stazza internazionale e nel *dinghy* (solitario). L'eliminatoria per la partecipazione degli 8 e 6 m. stazza internazionale avrà luogo nella Iª zona (Liguria e Toscana), non avendo le altre zone materiale nautico all'altezza della competizione. L'eliminatoria invece per l'armo dei *dinghies* avrà luogo in tutte le dieci zone. In giugno si svolgeranno le preolimpioniche su *dinghy* 12 piedi stazza internazionale costruiti appositamente per tale occasione. I due migliori classificati saranno poi muniti per l'allenamento, da parte della Federazione, di imbarcazioni identiche a quelle che farà costruire il Comitato organizzatore di Los Angeles.

L'attività italiana sarà completata dalla partecipazione al Campionato velico Germania-Italia-Ungheria. Questo interessante girone di gara che vide due anni fa la competizione sul lago ungherese di Balaton e l'anno scorso a Trieste, sarà quest'anno disputata sul lago di Wann presso Berlino.

Automobilismo.

La Commissione Sportiva del R.A.C.I. ha dettato un regolamento per le corse di dilettanti, di cui si farà quest'anno un primo esperimento.

I dilettanti potranno partecipare a tutte le gare, ma non potranno avere alcun rapporto con le Case e tanto meno usufruire di aiuti. Possono concorrere ai premi in denaro di cui le corse sono dotate, ma non possono consentire pubblicità sulle loro vittorie. In questa stagione vi sarà anche un Campionato per i dilettanti su tre prove, e precisamente:

3 luglio, Coppa dei dilettanti all'Autodromo del Littorio a Roma; 17 luglio, Coppa Viareggio; 28 agosto, Corsa in salita dello Stelvio. Ai fini del punteggio del Campionato si faranno praticamente tre classifiche: per il titolo assoluto di campione dilettanti; per il titolo della classe 1500 cmc. e per il titolo della classe oltre 1500 cmc. senza alcuna distinzione di categoria sport o corsa.

La stagione automobilistica si è iniziata otto giorni fa a Roma con il Premio di Apertura. Il Calendario comprende 74 manifestazioni. Di queste dieci sono di Campionato Italiano. La prima sarà ad Alessandria il 27 marzo e la seconda a Roma il 24 aprile, prima cioè della Targa Florio. La prova di Roma, che avverrà in occasione del Decimo annuale dei Fasci, rivestirà un carattere di particolare importanza. Altre dodici gare sono di Campionato per vetture sport e tre di Campionato dilettanti. Fra le novità del Calendario 1932 deve essere rilevato che l'A. C. di Sicilia non organizzerà il Giro di Sicilia; per contro l' A. C. di Messina farà disputare una gara per vetture sport aperta internazionale dotata di L. 80.000; il Circuito del Mugello e la Coppa Bianchi-Sila verranno riprese; Aquila avrà una delle tre corse di velocità su strada aperta ed Ancona organizzerà il suo Circuito di velocità. Anche Napoli riprenderà la Coppa del Sud e Cremona la sua 200 miglia e probabilmente la giornata dei *records* sui 10 km. a lancio.

Motonautica.

Nel prossimo aprile, pochi giorni prima della consueta riunione di Gardone fissata per il maggio, è assicurato che Kaye Don ritornerà sul Garda per tentare di battere il suo *record* e di conquistare il Trofeo di Gabriele d'Annunzio. Lord Wakefield ha annunciato ufficialmente che si sta costruendo il *Miss England III*, che costerà oltre 40.000 sterline. Nel potente motoscafo saranno installati un nuovo sistema di trasmissione e due motori Rolls Royce, simili a quelli degli apparecchi della Coppa Schneider e che svilupperanno in tutto circa 5000 cavalli. I tecnici hanno preveduto che il *Miss England III* raggiungerà i 250 chilometri orari.

Ginnastica.

A Budapest i ginnasti d'Italia e di Ungheria si sono incontrati nello scorso dicembre. La squadra italiana ha vinto come due anni fa a Bari, mentre l'ungherese Pelle ha trionfato individualmente. Le due squadre si sono poco differenziate nel punteggio, perchè la squadra ungherese ha fatto importanti progressi. La squadra italiana si è imposta per la omogeneità dei suoi componenti. Le classifiche furono le seguenti: Per squadra: 1° Italia (Neri, Lucchetti, Tognini, Tronci, Giannione, Capuzzo) punti 374,90; 2° Ungheria p. 374. Classifica individuale: 1° Pelle Stefano (Ungheria) p. 79,30; 2° Neri Romano p. 76,70; 3° Lucchetti p. 76,50; 5° Tognini; 7° Tronci; 9° Gianninone; 10° Capuzzo. La prova di Budapest deve consigliare l'intensificazione del lavoro che i nostri valorosi ginnasti devono compiere in questi mesi per rendersi degni della fiducia che gli sportivi loro accordano in vista della suprema posta di Los Angeles.

Ciclismo.

Il programma ciclistico italiano di questo anno — anche a prescindere dalla partecipazione alle prove ciclistiche dell'Olimpiade di Los Angeles, che si svolgeranno nei primi tre giorni del prossimo agosto — appare denso di attività, specialmente per il fatto che l'U. V. I. ha l'onorifico incarico di organizzare i Campionati del mondo che si svolgeranno a Roma. La nostra Federazione aveva progettato di far disputare il Campionato del mondo su strada in tre prove, in modo che le specialità dei singoli corridori potessero rifulgere e risultasse campione l'atleta effettivamente completo, ma nella seduta di Calendario dell'U. C. I. tenutasi in dicembre a Zurigo, la proposta italiana trovò l'ostilità dei delegati, i quali in maggioranza si dichiararono favorevoli alla prova in linea da disputarsi su strade sbarrate. Il Congresso, che verrà tenuto a Parigi nel corrente mese, stabilirà definitivamente la formula con la quale verrà disputato il Campionato del mondo dei professionisti su strada.

L'U. V. I. ha stabilito per il Campionato italiano professionisti su strada cinque prove e precisamente: una gara in Campania su km. 270 da effettuarsi il 17 aprile; il Giro della Toscana per il 1° maggio; la Bassano-Monte Grappa, prova in salita, il 19 giugno; una corsa a cronometro da svolgersi il 14 agosto nel Lazio e infine la corsa di fondo da Predappio a Roma per il 25 settembre.

I Campionati italiani dilettanti su strada verranno disputati tutti in prova unica e precisamente: Seniores nell'Umbria il 5 giugno; juniores in Piemonte il 15 maggio; allievi nelle Marche il 17 luglio; a squadre, eliminatorie l'8 maggio e finale nel Lazio il 29 maggio. I Campionati di velocità su pista verranno disputati il 5 giugno a Como.

Il Calendario italiano si completa con la Milano-Sanremo del 20 marzo, con il Giro d'Italia dal 15 maggio al 7 giugno, con il Criterium degli Assi dell'8 settembre a Torino, con il Giro di Lombardia del 23 ottobre e con la Coppa d'Inverno del 24 novembre. Una grande corsa internazionale, precedente ai Campionati del mondo che saranno disputati dal 27 agosto al 4 settembre, sarà la Bruxelles-Roma in cinque tappe e cioè: Nancy, Zurigo, Milano, Firenze, Roma. Se a tutto questo complesso di attività si aggiungano la partecipazione al Giro di Francia e ad altre grandi prove internazionali e le eliminatorie per la Olimpiade, si vedrà come la U. V. I. abbia effettivamente davanti a sè una immensa mole di lavoro. Ciò dimostra anche che lo sport ciclistico conserva tutta la propria vitalità.

È stato recentemente a Milano l'ex campione d'America delle corse dietro motori, Franco

Giorgetti, il quale ha dichiarato di aver rinunciato a correre ancora in America nelle corse dietro motori per la diminuzione degli appannaggi offerti dai direttori delle piste degli Stati Uniti. La crisi sfolla i velodromi ed allora Giorgetti, dopo una breve riapparizione al di là dell'Oceano per partecipare a due corse di Sei Giorni, farà ritorno in Europa dove ha deciso di svolgere quest'anno la sua più intensa attività. E' molto interessante sapere che Giorgetti difenderà i colori nazionali nei Campionati del mondo del prossimo agosto.

Canottaggio.

Un bilancio della attività remiera della scorsa stagione può apparire interessante anche se i risultati non siano stati brillantissimi e anche se le vicende dei Campionati europei svoltisi a Parigi non siano state favorevoli, come avrebbero potuto e dovuto essere, ai vogatori azzurri. L'efficienza del canottaggio italiano, oltrechè attraverso i risultati internazionali di Lucerna e di Parigi, appare ben più confortante nei risultati delle manifestazioni che la Federazione ha dirette e organizzate nelle diverse regioni. In conformità al programma tracciato all'inizio della stagione, le riunioni di regate mirarono alla progressiva formazione dei vogatori, tenendo ben distinte le gare delle riunioni sezionali, da quelle nazionali ed internazionali. Nei programmi delle regate dello scorso anno si fece largo posto alle gare di tipo libero, come quelle che meglio servono alla preparazione dei vogatori che debbono essere gli esponenti del canottaggio nazionale nelle regate internazionali e nei Campionati europei; nonchè come inizio del complesso lavoro che si sta svolgendo per la selezione dei campioni per la Olimpiade.

Nel 1931 si sono disputate, in Italia, 36 riunioni di regate con 43 giornate di gare svoltesi a Roma, Venezia, Napoli, Torino, Trieste, Pavia, Pisa, Bracciano, Alessandria, Genova, Abbazia, Piacenza, S. Margherita Ligure, Livorno, Sesto Calende, Como, Pallanza, La Spezia, Stresa, Bagnoli, Lovere, Palermo, Avigliana e Milano. Nelle 42 giornate di regate si sono disputate 248 gare da 904 equipaggi con un totale di 3892 vogatori-gara. Le 248 gare hanno compreso 149 prove di tipo libero nei diversi tipi olimpionici, 90 di yole, 5 di veneta e 4 di barche a sedile fisso. Nei riguardi delle categorie dei concorrenti si ebbero 100 gare per seniori, 72 per juniori, 28 per non classificati, 12 per esordienti, 10 per studenti, 3 per militari e milizia, 10 per avanguardisti e 4 per dopolavoristi e signorine.

La riunione che ebbe il maggior numero di equipaggi fu quella dei Campionati nazionali svoltisi a Como, in cui le 13 gare del pro-

gramma raccolsero 102 equipaggi con 43 vogatori. Le società che presero parte alle regate della scorsa stagione furono l'80 per 100 di quelle iscritte alla Federazione, il che dimostra la vitalità di questo sport. Se poi si riflette quale dispendio di energie e di finanze comporti attualmente la partecipazione a regate bisogna altamente rallegrarsi che il canottaggio superi serenamente questi sacrifizi.

Calcio.

L'Olimpiade di Los Angeles non avrà, al contrario di quanto era precedentemente avvenuto, la presenza dei calciatori. Il mancato accordo fra il C. I. O. e la F. I. F. A. circa le condizioni relative al torneo calcistico rende ormai impossibile questa partecipazione, per la quale sono state anche recentemente riallacciate delle trattative. Ad ogni modo tutto fa ritenere che per la Olimpiade del 1936 non si farà senza del giuoco del calcio, perchè sarà difficile che si rinunci a quello sport che ha sempre fornito la maggior fonte di reddito. Dal canto suo la F. I. F. A. sta qui studiando di poter offrire agli amatori del calcio, una manifestazione altrettanto importante dell'Olimpiade. Il primo Campionato del mondo che è stato disputato nel 1930 a Montevideo ha già avuto un discreto successo, sebbene non vi abbiano partecipato tutte le migliori squadre nazionali di Europa. Ma si può prevedere un trionfo pieno a quel programma di Campionato del mondo che la F. I. F. A. sta preparando e che sarà esaminato nel Congresso che sarà tenuto in maggio a Stoccolma.

La squadra nazionale italiana, dopo circa due mesi dal vittorioso ma discusso incontro con l'Ungheria, incontrerà il 14 corrente la Svizzera a Napoli, dove il compito non dovrebbe essere molto difficile. Il 6 marzo la nazionale si batterà a Vienna contro l'Austria e il 30 aprile a Parigi contro la Francia. In maggio, e precisamente il giorno 29, la nazionale italiana dovrebbe ritrovarsi a Budapest con l'Ungheria. Non è improbabile però che altri incontri possano venir registrati nel Calendario internazionale.

Frattanto il Campionato continua. Sopra tutte le squadre si mantiene in una forma costante quella del Bologna, che alla fine del 1931 aveva messo quattro punti di vantaggio fra sè e le inseguitrici. Il torneo aveva fino a quel momento dimostrato, oltre la brillante continuità della squadra del Bologna, la forma incerta di talune squadre che pur davano affidamento per la classe dei loro uomini, per la passione dei loro dirigenti, per gli ingenti sacrifici di tutti i Soci.

Ippica.

Le corse al galoppo — dopo due mesi di riposo — stanno per ricominciare a Roma, che da qualche anno ha il vanto di segnare la ripresa annuale dello sport del puro sangue. Intanto la stagione invernale ha concesso il maggior sviluppo delle corse dei trottatori con le importanti riunioni di Villa Glori nella capitale e di San Siro a Milano. Lo sport trottistico è realmente in un periodo di vera fortuna per il grande impulso dato dalle due forti società di Roma e di Milano e per la passione di allevatori e di importatori di cavalli, i quali non hanno badato a sacrifizi per assicurarsi ottime correnti di sangue, allo scopo di elevare sempre più la qualità del trottatore italiano. Così dall'America del Nord sono stati importati in questi ultimi anni soggetti di alta genealogia.

Nello scorso dicembre le pur interessanti prove della nuova promettente generazione dei puledri nati in Italia, gli incontri dei tre e dei quattro anni passarono in seconda linea soverchiate dall'interesse per la ricomparsa di Hazleton, lo stallone di Daniele Palazzoli, che dopo esser stato piegato di misura nelle due prove fornite all'estero nella estate, si ripresentava sull'ippodromo delle S.I.R.E. dove non era stato mai battuto. Ricomparve e vinse. Ma successivamente il suo proprietario e il suo allenatore vollero metterlo in linea nel Premio Trieste sulla distanza di tre chilometri, nel quale lo stallone doveva concedere un abbuono di 40 metri ai suoi antagonisti. La cattiva giornata, lo stato del terreno e soprattutto il gravoso *handicap* riuscirono fatali ad Hazleton, che fu preceduto da Plucky e Net Worth della scuderia Riva.

Del maggiore interesse si presentava anche per ciò il successivo Premio d'Inverno sui 2100 m., nel quale la scuderia Riva allineava contro Hazleton, Guy Fletcter e Plucky. I tre cavalli dovevano rendere fino a sessanta metri alla tre anni americana Eyebright. Fu una corsa indimenticabile per quelli che si appassionano allo sport del trottatore. Condotto a fortissima velocità non comune sulle nostre piste, specialmente nella stagione invernale, Hazleton vinse nel modo più netto e più convincente, lasciando a rispettabile distanza gli avversari e fornendo la velocità di 1'19"$^{1}/_{10}$ al chilometro, che rappresenta il *record* della pista milanese e il miglior tempo stabilito da Hazleton in Europa. L'ambizione di poter uguagliare i successi del cavallo di Palazzoli ha fatto sì che recentemente siano stati fatti nuovi acquisti in America di soggetti dai *records* spettacolosi. Le riunioni della prossima primavera e le serate estive di S. Siro hanno così nuovi motivi di richiamo e di interesse.

Sports invernali.

Molte sono le gare internazionali che si organizzano un po' dovunque. Ma occorre distinguere: le gare di sci di importanza veramente mondiale, e perciò di carattere eminentemente internazionale, sono due sole ed entrambe poste sotto il patronato della Federazione internazionale dello sci: le gare internazionali di sci, basate sulle competizioni classiche di fondo, gran fondo e salto, organizzate ogni due anni da una delle Federazioni affiliate a quella internazionale; e quella di discesa e slalom, da appena due anni ammesse quali manifestazioni ufficiali del massimo ente sciistico mondiale. Il Consiglio della Federazione decideva di far svolgere in questa stagione una sola gara della Federazione in-

ternazionale in Europa: quella di discesa e slalom e ne affidava l'organizzazione alla Federazione Italiana dello sci, la quale sceglieva Cortina d'Ampezzo, quale sede. La data fu fissata per i giorni 6 e 7 corrente.

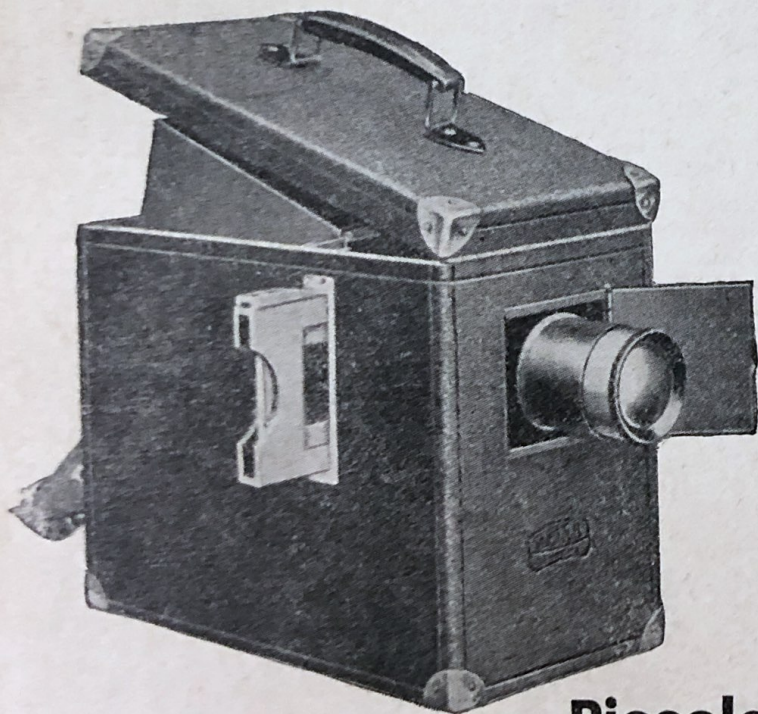
Cura principale dello Sci Club Cortina d'Ampezzo fu quella della scelta del percorso, che deve essere tutto in discesa, senza il minimo contropendío. La partenza avverrà da una Forcella sotto le Tofane, a quota 2340; l'arrivo sarà al Campo Corona, a m. 1220, con un dislivello complessivo di ben m. 1120. La lunghezza del percorso è in orizzontale di m. 4650 e, misurato sul pendio, di m. 4870. Dopo la partenza lo sciatore segue un largo vallone, ghiaioso d'estate, ed all'inizio di pendenza non molto forte. A 1500 m. dalla partenza si trova il tratto più ripido per una lunghezza di 400 m. Il vallone si mantiene sempre sufficientemente largo e finisce su un breve falsopiano, nel bosco rado, che sarà attraversato senza difficoltà. Poi si riprende velocità, passando accanto all'Alpe di Rumerlo e scendendo, sempre su buoni campi di neve, fin sopra il paese di Gillardon. Un difficile ma breve tratto accidentato mette sulla strada delle Dolomiti che viene attraversata. La volata finale porta al solito traguardo di Campo Corona. A Forcella 2340 è stato costruito un ricovero in neve per il telefono. L'accesso alla Forcella è dato dalla strada che va da Pocol verso il Rifugio Cantore, strada che è tenuta aperta per rendere possibile l'accesso in slitta, fino ad un'ora di sci dalla Forcella, che si raggiunge da Pocol in circa due ore. Per la gara femminile di discesa servirà lo stesso percorso nella sua parte bassa, e cioè da quota 1700 al traguardo con un dislivello di quasi 500 m.

Per lo slalom sono state previste due piste: una è quella che servì al Campionato italiano dello scorso anno con qualche lieve modifica. L'altra, più lunga e tecnicamente forse preferibile, si trova nei pressi dell'Alpe Rumerlo a 1600 m. La prima pista è accessibile dal centro di Cortina in 20 minuti ed offre maggiori comodità ad un pubblico anche numerosissimo; l'altra è più difficilmente accessibile e dista più di un'ora da Cortina, ma si potrà recarvisi in slitta. Slalom maschile e femminile saranno disputati sullo stesso percorso.

La presenza dei migliori campioni di almeno cinque nazioni assicura il successo della manifestazione, che ha già richiamato a Cortina da ogni parte di Europa gli appassionati cultori di questo interessantissimo sport della neve.

Pugilato.

Grandi riunioni pugilistiche non vengono più organizzate in Italia non soltanto per la mancanza di promotori coraggiosi e audaci, ma per la deficienza di attori che servano di ri-

chiamo a una tal massa di pubblico che ne risulti compensata l'ingente spesa, che tali riunioni comportano. Le manifestazioni di pugilato non sono più redditizie come un tempo e non soltanto nel nostro Paese: anche l'America, che ha rappresentato per qualche lustro la terra promessa dei pugilatori, non offre più la possibilità di quegli incassi favolosi che facevano restare a bocca aperta noialtri poveri europei.

Non è improbabile però che si verifichi in Italia una felice ripresa di questo sport, grazie all'interesse che hanno destato le ultime vittorie in terra straniera di pugilatori nostri, i quali hanno saputo dimostrare che la classe dei nostri atleti è pur sempre quella dei pugili che ebbero nome Erminio Spalla, Frattini e Bosisio. Le affermazioni di Locatelli in Francia, la vittoria di Bonaglia sul basco Castagnaga in Argentina, i successi di Arcelli, di Piazza, di Bernasconi, le clamorose prestazioni dei nostri dilettanti negli importanti incontri europei riconducono al pugilismo italiano le simpatie di tutti gli sportivi nazionali, i quali non mancheranno di assecondare moralmente e materialmente le timide iniziative di appassionati promotori, che potrebbero anche offrire incontri sensazionali quando fosse tornata in loro la fiducia nel pubblico.

Tiro a volo.

Negli ultimi giorni di dicembre si è conchiuso allo *stand* di Casalecchio di Reno, alle porte di Bologna, il Campionato d'Italia di tiro al piccione, disputatosi in quattro prove nel corso del 1931. Alla ultima prova presero parte quattordici tiratori: tre della categoria campioni, sette della categoria seniori e quattro della categoria juniori. Si doveva sparare a 20 piccioni. L'esito fu il seguente: Categoria campioni: 1° Nob. Giulio Guastalla di Mantova con 17 su 20; Categoria seniori: 1° Gino Bersani di Bologna con 19 su 20; Categoria juniori : 1° Manfredi A. di Bologna con 19 su 22.

Campione assoluto d'Italia è risultato in tal modo il bolognese Bersani, il quale durante tutta l'annata mostrò una grande regolarità di forma, superiore a quella di tiratori qualificati nella categoria campioni.

Attrattive sportive a Cortina d'Ampezzo.

Oltre alle gare sciistiche di cui abbiamo fatto cenno più sopra, nell'apposito paragrafo, Cortina d'Ampezzo presenta le seguenti altre attrattive sportive.

Si è costituita una società tennistica denominata « Tennis Club Cristallo » e si sono apprestati due campi di « Miniature Golf ».

Un nuovo campo sportivo è sorto in località Révis per il giuoco del « foot-ball » e per gli esercizi ginnici e si è costruito un vasto campo di tennis con sei *courts*, munito di châlet con tribune coperte e riscaldamento centrale, per le partite di *hockey* durante la stagione invernale.

Si è decisa anche la creazione di un laghetto artificiale da costruirsi in località Zuel nei pressi del trampolino da salto in sci, tramutabile, nella stagione invernale, in pista ghiacciata per il pattinaggio ed il giuoco dell'*hockey*.

Un corso di nuova tecnica sciistica a S. Martino di Castrozza.

Nel presente inverno il signor Ladislao Gyürky, maestro di sci diplomato dalla F. I. S., terrà a San Martino di Castrozza un corso permanente per l'insegnamento della nuova tecnica sciistica e specie della tecnica di discesa. Questa nuova tecnica si sviluppò negli ultimi anni da quella detta dell'Arlberg in seguito alla specializzazione della « discesa » e dello « slalom », e particolarmente in seguito alle gare del genere tenutesi nella Svizzera.

Una novità, questa, nota finora solo a pochi specialisti della discesa, e che, come tecnica sviluppatasi dalla pura pratica, non ha finora nè una teoria stabilita, nè viene insegnata in nessuna scuola. Essa costituisce l'antitesi di tutte le teorie finora esistenti, è una reazione in ispecie alla tecnica troppo dottrinaria e rigida dell'Arlberg (che si considera come l'espressione moderna della tecnica alpina) e un ritorno parziale alla originale e naturale tecnica norvegese.

Questa nuova tecnica chiude la fase primitiva ed embrionale dell'evoluzione sciistica e rappresenta indubbiamente la tecnica definitiva ed unitaria del futuro, poichè è la fusione organica dei due sistemi contrastanti, cioè quello norvegese (tecnica estrema del pendio dolce) e quello dell'Arlberg (tecnica estrema del pendio ripido); si rende adatta su qualsiasi terreno e neve; significa un'enorme semplificazione della tecnica e una fusione delle diverse « figure ».

Il maestro Gyürky ha seguíto da parecchi anni lo sviluppo internazionale della nuova tecnica di discesa, esperimentandola e studiandola, ed ha stabilito la sua teoria, formando in base ad essa un nuovo sistema d'insegnamento, assai semplice e ridotto, il quale si fonda non sulle « figure », ma sugli elementi della tecnica e che consiste in solo 5 esercizi, i quali sono:

1° *esercizio*: frenaggio senza peso; 2° *esercizio*: frenaggio con peso; 3° *esercizio*: allo stesso tempo: la fase finale della voltata d'appoggio, la posizione della discesa diritta, il cristiania puro e il cristiania a forbici; 4° *esercizio*: lo slancio col corpo (dal basso in alto); 5° *esercizio*: il Telemark.

Il corso è permanente e dura dal 20 dicembre a tutto aprile. Si faranno corsi settimanali e giornalieri per principianti e progrediti. Per iscrizioni ed informazioni rivolgersi al maestro Gyürky, Hôtel Colbricon, San Martino di Castrozza. Si organizzeranno anche gite sciistiche combinate con percorsi in automobile, essendo il Passo di Rolle aperto tutto l'inverno.

POSTE E TELEGRAFI

Il recapito delle corrispondenze postali aeree.

Il grande sviluppo della posta aerea e l'uso di questo mezzo di comunicazione — ormai non più straordinario ma ordinario perchè servito da numerose linee aeree italiane ed estere con orari precisi — ci spingono a segnalare una fra le disposizioni regolanti il trasporto delle corrispondenze postali per via aerea che, se non è in contrasto, non è, certamente, in rapporto con lo scopo della posta aerea, che è quello del recapito al domicilio del destinatario con la maggiore rapidità possibile.

Ci si consenta dunque di fare alcune considerazioni sul servizio di recapito a domicilio di oggetti di corrispondenza spediti col mezzo della posta aerea.

Attualmente — come è stato stabilito dall'Amministrazione Postale Italiana e da tutte le Amministrazioni degli Stati aderenti alla Unione Postale Universale con la Convenzione stipulata a Londra nel suo 9° Congresso — le corrispondenze aeree vengono recapitate utilizzando la prima distribuzione ordinaria che segue il loro arrivo all'Ufficio di Distribuzione.

E' facile comprendere che questa disposizione nega ogni trattamento speciale alle corrispondenze spedite per via aerea, le quali vengono ad essere parificate alle corrispondenze viaggianti in ferrovia o con altri mezzi meno rapidi, poichè anche queste, come le aeree, sono passate subito all'ufficio distribuzione e recapitate colla prima utile distribuzione dei portalettere.

Così se un velivolo arriva quando appena è uscita l'ultima distribuzione della giornata, le corrispondenze restano giacenti fino alla successiva uscita dei portalettere del giorno seguente; se, fra una località e l'altra unite da posta aerea, una lettera viene trasportata in una, due o tre ore, sol perchè arriva dopo l'ultima uscita dei portalettere, resta poi giacente per più di una notte e fino al mattino successivo.

Un ritardo notevole di recapito possono avere le corrispondenze aeree, anche durante il giorno, nelle località dove, fra una distribuzione e l'altra dei portalettere, vi è una distanza di diverse ore.

E' vero che i mittenti hanno la facoltà del recapito a domicilio *per espresso* pagandone la relativa tassa speciale, ma noi crediamo di non errare pensando che il *recapito per espresso* dovrebbe essere il normale recapito di tutte le corrispondenze spedite per via aerea, reca-

pito analogo alla celerità colla quale le corrispondenze sono state trasportate da una località all'altra e senza di che, ci sembra, si rende spesso inutile il trasporto celere.

E se per effettuare obbligatoriamente il recapito per espresso — che sarebbe il complemento necessario del servizio di posta aerea — si dovesse aumentare lievemente la speciale sopratassa di trasporto aereo, gli utenti accoglierebbero favorevolmente l'aumento perchè avrebbero un effettivo miglioramento del servizio, e l'Amministrazione ricaverebbe sicuramente un incremento nell'utilizzazione della posta aerea da parte del pubblico.

Documenti di identificazione.

Le tessere di riconoscimento rilasciate dal Comando della *Milizia Nazionale della Strada* agli ufficiali, sottufficiali e militi, sono considerate dalla Posta documenti efficienti per l'accertamento dell'identità personale nelle operazioni postali.

Giova ricordare che anche la tessera rilasciata ai propri iscritti dall'*Unione Nazionale Ufficiali in congedo d'Italia*, ha valore per l'identità personale.

Corrispondenze e pacchi gravati di assegno per la Cecoslovacchia e per la Germania.

L'importo dell'assegno gravante i pacchi postali, le lettere assicurate e le scatolette-valore diretti in *Cecoslovacchia*, spediti dallo stesso mittente e nel periodo di un mese, non dovrà superare la somma, ragguagliata in lire italiane, di tremila corone cecoslovacche. Gli invii, il cui importo di assegno sorpassi la detta somma, non saranno distribuiti che in seguito ad un permesso speciale della Banca Nazionale Cecoslovacca di Praga.

Il limite massimo degli assegni gravanti sulle corrispondenze e pacchi per la *Germania* è fissato in lire italiane 850, se da rimborsarsi a mezzo vaglia internazionale e resta invariato quello di lire italiane 1000, se l'importo deve essere versato a mezzo conto corrente postale.

Corrispondenze aeree per Ceylon.

A mezzo delle linee aeree Londra-Karachi-Delhi; Brindisi-Atene-Istanbul; Amsterdam-Bandoeng, possono spedirsi corrispondenze postali per via aerea per l'isola di Ceylon (Ceylan) pagando una sopratassa speciale aerea di L. 7,50 per ogni 20 grammi e per ogni specie di corrispondenza.

La bollatura delle corrispondenze.

L'Amministrazione Postale ha richiamato tutti i suoi uffici perchè le impronte dei bolli a data apposte sulle corrispondenze siano *leggibili* e *chiare* e siano apposte (per le corrispondenze epistolari) sulla parte non scritta dell'indirizzo.

Il richiamo è veramente opportuno e lodevole poichè non è infrequente il caso di bolli illeggibili, incompleti o difettosi i quali talvolta sono causa di contestazioni e di litigi, sia nel campo professionale, sia in quello commerciale.

Lo spopolamento montano in Italia in una importante pubblicazione.

L'Istituto Nazionale di Economia Agraria e il Comitato Nazionale per la Geografia del Consiglio Nazionale delle Ricerche, i quali hanno fatto oggetto di uno studio speciale il grave problema del graduale abbandono di zone montane da parte della popolazione e della conseguente trasformazione delle attività economiche della montagna con riflessi sulle condizioni geografiche della stessa, hanno pubblicato i risultati di tali indagini compiute nella zona delle Alpi Liguri e Piemontesi, in due volumi di circa 900 pagine complessive con numerose illustrazioni e carte.

Ai due capitoli introduttivi e riassuntivi del Prof. A. R. Toniolo, segretario generale del Comitato Nazionale per la Geografia, e del Prof. U. Giusti, segretario generale dell'Istituto Nazionale di Economia Agraria, seguono le relazioni dovute a varî Autori e riguardanti: le Valli Ossolane, la Val Sesia, l'Alta Valle d'Aosta, la Media Valle d'Aosta e Valle di Challant, la Valle Gr. S. Bernardo, Valpellina, Valtournanche, Val Gressoney, Valchiusella, le Valli Locana e Soana, le Valli di Lanzo, l'Alta Valle di Susa, la Media Valle di Susa, la Val Ripa, le Valli Chisone, Germanasca e Pellice, l'Alta Valle del Po, le Valli Varaita e Bronda, la Valle Maira, la Valle della Stura di Demonte, la Valle del Gesso, l'Alta Valle Roja e Valle Vermenagna, l'Alta, Media e Bassa Montagna di S. Remo, l'Alta Valle dell'Arroscia.

Le indagini proseguono nell'anno in corso per le Alpi Centrali e per alcune zone dell'Appennino, compreso quello Tosco-Romagnolo.

L'opera, in vendita al prezzo complessivo di L. 70, viene ceduta ai Soci del Touring al prezzo ridotto di L. 50. Indirizzare le richieste alla Segreteria dell'Istituto Nazionale di Economia Agraria, Via Mario Pagano, 3, Roma (130), citando il numero di Tessera.

Le applicazioni dei gassogeni nell'agricoltura.

In un importante articolo comparso recentemente su parecchie riviste tecniche, il Prof. Mario Ferraguti, Segretario del Comitato Permanente del Grano, prospetta le grandi possibilità che l'impiego dei gassogeni offre per l'agricoltura ed in modo particolare per la bonifica agraria.

Egli ritiene specialmente adatta tale applicazione per l'aratura a trazione funicolare. La soluzione di questo problema permetterebbe di utilizzare in posto molto materiale legnoso di scarto.

Ci consta che l'eminente tecnico sta effettuando delle esperienze in proposito, sull'esito delle quali riferiremo a suo tempo.

Un Istituto Italiano di Studi Germanici in Roma.

Ideato già da tempo con l'intento di promuovere in Italia studi che portassero ad una più vasta e profonda conoscenza della intera vita germanica, l'Istituto Italiano di Studi Germanici sarà inaugurato in Roma, la prossima primavera, a Villa Sciarra sul Gianicolo, recentemente offerta al Capo del Governo dalla signora Wurz, americana, e dal Capo del Governo destinata ad essere sede del nuovo Istituto.

Non sarà inutile, mentre stanno per essere ultimati i lavori di adattamento della villa, dare qualche notizia sull'ordinamento dell'Istituto e sui compiti ch'esso si propone.

Presidente dell'Istituto è il Presidente dell'Istituto Nazionale Fascista di Cultura, S. E. Gentile, e Direttore il titolare della cattedra di letteratura tedesca nell'Università di Roma, Prof. Gabetti.

L'Istituto ha un Consiglio direttivo composto di diritto dei seguenti membri: un rappresentante della classe di scienze storiche e morali dell'Accademia d'Italia, designato nella persona di S. E. Volpe; un rappresentante della Sezione letteraria dell'Accademia stessa, designato nella persona di S. E. Farinelli; il Preside della Facoltà di Scienze politiche dell'Università di Roma, S. E. De Stefani. I soci saranno di quattro categorie: fondatori, di patronato, ordinari e aggregati. I soci delle prime due categorie avranno diritto a tutte le pubblicazioni e manifestazioni dell'attività dell'Istituto. I soci ordinari avranno diritto alla rivista, alle conferenze, all'uso della biblioteca, e a quelle altre manifestazioni dell'attività dell'Istituto che saranno stabilite dalla Direzione. I soci aggregati avranno gli stessi diritti dei soci ordinari, tranne quello di ricevere la rivista.

La biblioteca è aperta anche ai non soci.

Questo, nelle sue linee schematiche l'ordinamento amministrativo dell'Istituto, il quale, come si è accennato sopra, non restringerà la sua attività allo studio della vita di determinati popoli o di determinati aspetti della ci-

viltà germanica, ma promuoverà studi che interesseranno tutti i popoli germanici (Germania, Austria, Svizzera tedesca, Olanda, Svezia, Danimarca, Norvegia) e ne studierà la storia civile e politica, l'economia, la struttura sociale, la letteratura, la filosofia, l'arte, la musica, ecc.

Conformemente a questo suo programma l'Istituto svolgerà pertanto le seguenti forme di attività:

1° costituirà una biblioteca, intorno a una sala di lettura comune, con annessa sala delle riviste. Ogni Paese avrà una sala propria con propri libri;

2° pubblicherà una rivista nella quale sarà esaminata e studiata la vita culturale germanica nell'età presente;

3° promuoverà indagini scientifiche sui Paesi germanici e ne curerà la pubblicazione;

4° pubblicherà una collana di volumi di carattere generale sopra aspetti e momenti particolarmente importanti della storia e della vita in Germania;

5° pubblicherà in traduzione italiana una collezione di classici della letteratura e della filosofia;

6° promuoverà l'elaborazione e curerà la pubblicazione di grammatiche e vocabolari delle lingue germaniche e di manuali ad uso delle scuole;

7° organizzerà particolari esposizioni d'arte, concerti, manifestazioni culturali;

8° promuoverà cicli di lezioni e conferenze di personalità scientifiche italiane e germaniche;

9° promuoverà l'istituzione di borse di studio;

10° inviterà a Roma, per letture e conferenze, le personalità più rappresentative del mondo germanico.

Questa complessa e larga attività dell'Istituto avrà inizio in primavera. L'Istituto si aprirà con la celebrazione del centenario della morte di Goethe.

Un'impresa più importante di quel che non appaia: la lotta contro le mosche.

Apparirà strano che si venga a parlare di mosche nel febbraio: l'argomento viene di moda soltanto con l'estate, eppure, se il lettore vorrà seguirci, si renderà conto che è proprio ora che occorre cominciare ad occuparsene.

Giambattista Lolli, poeta burlesco, dice che Domiziano avrebbe proclamata la guerra alle mosche soltanto perchè una volta n'ebbe turbato il sonno. Il feroce e bizzarro imperatore era tale da far questo e altro, ma l'attuale crociata contro le mosche ha ben altri e più serii motivi, e segue ben altri metodi che non fosse il punteruolo domizianeo di cui si favoleggia. Essa è generata dalla considerazione che la mosca, oltre ad essere l'insetto più sudicio, e per la sua attrazione verso le cose immonde e per l'abbondante peluria di cui è rivestito e in cui l'immondizia fa buona presa, è stata riconosciuta il veicolo di numerose e tremende infezioni come il tifo, le forme enteriche specialmente fatali all'infanzia, il colera, la tubercolosi, il carbonchio, il vaiolo, l'erisipela, e fermiamoci qui, che la schiera non è gioconda.

Si spiega dunque come il Governo Nazionale abbia resa obbligatoria la lotta contro il dittero infesto e funesto. Alla legge 29 marzo 1928, N. 858, che fissa le «norme obbligatorie» per questa crociata, seguivano un decreto del Capo del Governo in data 20 maggio 1928, e varie circolari ai Prefetti richiamanti alla necessità di sviluppare e intensificare la lotta in tutti i Comuni. A questo problema, che interessa tutti, ma in modo particolare le stazioni di cura per le quali la salubrità è elemento essenziale, Guido Ruata dedica un interessantissimo articolo nella rivista nostra consorella l'*Albergo in Italia* del febbraio 1932. Rimandando ad esso coloro che vogliono essere più minutamente informati — e per tanti, specialmente, direttori di aziende turistiche, albergatori, commercianti di alimentari, ecc., si può dire trattarsi più che di curiosità, di dovere — non possiamo rinunciare alla tentazione di riportare alcune notizie di particolare interesse.

È noto, ad esempio, che la mosca è, per nostra sventura, un insetto fenomenalmente prolifico, ma non tutti forse sanno che, secondo i calcoli di vari scienziati, una sola mosca, dal giugno al settembre, potrebbe generare, nelle condizioni più propizie, qualche cosa come 110.000.000.000.000.000.000.000.000.000 (110 settilioni) di uova, che vengono depositate sulle immondizie, nel concime, nelle materie in decomposizione, ecc.

E' intuitivo che base indispensabile della lotta contro la mosca è la pulizia, essendo, come abbiamo visto, specialmente nel sudiciume e nelle materie di rifiuto, che l'immondo insetto trova il suo *habitat* preferito, anzi obbligato. I mezzi per questa lotta sono di due generi: meccanico (reticelle, veli, pigliamosche, ecc.) e chimico (sostanze che uccidono le mosche o che le allontanano dalle case con l'odore che sprigionano, come il petrolio, il cresolio e il timolio). Tra tutti questi mezzi, la cui portata è sovente alquanto limitata, quello che viene universalmente ritenuto il procedimento infallibile per il sicuro e totale sterminio delle mosche, fu escogitato nel 1923 da un insigne entomologo italiano, il Prof. Antonio Berlese. Questo metodo, oggi abbondantemente applicato, consiste nell'impiego di una miscela composta di melassa degli zuccherifici e d'arsenito di sodio, miscela ch'egli denominò «miafonina» ossia uccisione delle mosche. La

soluzione di melassa arsenicale, di cui le mosche sono avidissime, ha l'enorme vantaggio di ucciderle in tutte le fasi della loro esistenza, dalla larva all'insetto adulto.

Se il metodo è efficace, conviene però che lo sia anche la organizzazione della lotta, sia per quel che riguarda il periodo di tempo, che deve andare dal declinare dell'inverno sino all'autunno (e per questo cominciamo ora a parlarne), sia per l'estensione, che non va limitata a punti isolati del territorio da «demuscare».

Dopo le prime applicazioni fatte dal Berlese a San Vincenzo (Livorno), il metodo fu introdotto nel 1924 a Montecatini Terme. E nel 1926 l'ufficiale sanitario di quel Comune poteva annunciare la «assoluta distruzione e scomparsa delle mosche». Analoghi risultati sono stati ottenuti a Brioni, mentre a Roma la larga applicazione della miscela Berlese ha portato a una sensibilissima riduzione del numero delle mosche.

Auguriamoci dunque che tutte le nostre stazioni di cura e soggiorno possano, come Montecatini e Brioni, inserire ben presto nei proprî prospetti di propaganda questa frase: «Assenza assoluta di mosche». Avranno fatto, oltre tutto, un ottimo affare.

Contrassegni della tassa di circolazione assegnati all'O. N. B.

La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il Decreto del Capo del Governo, in data 28 novembre 1931, con cui è data autorizzazione all'Opera Nazionale Balilla di fornire alle Amministrazioni provinciali i contrassegni per la riscossione della tassa di circolazione sui veicoli a trazione animale e sui velocipedi.

Una casa del secolo XIII a Genova-Borzoli.

A cura del Civico Ufficio di Belle Arti e Storia, che attentamente vigila il patrimonio storico e turistico della Provincia, è stata messa in luce a Genova-Borzoli, una casa, la cui costruzione risale al secolo XIII. Detta casa rappresenta un grande interesse per la storia dell'arte ligure. Nell'interno si osservano pitture murali della stessa epoca ed in buono stato di conservazione.

TRA I LIBRI

LARIA Gen. SANTE. – *Le Fiamme Gialle d'Italia nei fasti di guerra e del patriottismo italiano.* – Prefaz. dell'On. Luigi Rava. I vol. (1800-1915), pag. 546; II vol. (1915-1930), pag. 600; rileg. t. tela con numerosissime illustraz. in nero e a colori. Per cura del Comando Generale della R. Guardia di Finanza. Ed. Luigi Alfieri, Milano, 1930-IX. Senza indicaz. prezzo.

Non sono forse molti coloro che ricordano che la prima fucilata della guerra italo-austriaca fu sparata, nella notte dal 23 al 24 maggio 1915, sullo Judrio, da una guardia di Finanza. Circostanza fortuita, che però s'irradia di ben altra luce quando si rifletta al contributo di sangue, d'abnegazione e d'iniziativa dato dalle Fiamme Gialle alla Causa italiana, dai primi moti del Risorgimento sino a Vittorio Veneto. Abbiamo in proposito un informatore diligente ed efficace in quest'opera, che si presenta ornata di non comuni pregi tipografici e ricchissima di materiale illustrativo e documentario. Il primo volume, che va dal 1800 al 1915, può dirsi una vera e propria storia del Risorgimento, chè non vi fu fase di quel periodo glorioso in cui i Finanzieri non avessero parte, dai primi moti sino alla «Breccia» di Porta Pia. Il loro valore rifulse poi nella guerra libica, preludio della più grande guerra, alla quale è dedicato tutto il secondo volume. Purtroppo il criterio di utilizzazione dei 18 battaglioni di guardie di Finanza, che si trovarono frazionati lungo tutta la vasta fronte e trasferiti con grande facilità e frequenza dall'uno all'altro Comando, fece sì che molte prove del loro valore passassero inavvertite. Necessaria rivendicazione è dunque quella compiuta dall'A., il quale, sulla base di documenti inoppugnabili, ci mostra quanta parte ebbero le Fiamme Gialle nella guerra nazionale, in ogni punto della nostra fronte, dal Carso al Podgora, alla Carnia, al Trentino, al Piave, sino alla lontana Albania. L'opera costituisce, oltre tutto, un nuovo contributo alla miglior conoscenza del nostro processo unitario,

e come tale interessa, anche per il suo ricco corredo iconografico, tutti gli studiosi della storia civile e militare del nostro Paese.

TAJANI FILIPPO. – *L'avvenire dell'Albania.* – Pag. 198 con 70 illustraz. f. t. e una carta geogr. Ediz. Hoepli, Milano, 1932-X: L. 30.

Di libri italiani sull'Albania se n'è scritti tanti — e di alcuni d'essi abbiamo avuto campo di parlare anche noi — ma questo che l'editore milanese ci presenta adorno di molti pregi tipografici e di una vivace copertina a colori, è di natura tutt'affatto speciale. Non è una monografia storica o geografica, e neanche la solita illustrazione generica con profusione di colore locale; è invece un libro calmo, meditato, controllato, che si propone di far conoscere, specialmente a chi può avere un interesse diretto, le possibilità economiche e industriali della nazione amica. L'A. — il cui nome è di per sè stesso garanzia della serietà dell'opera — ha compiuto un apposito viaggio in Albania percorrendo tutti i principali itinerari. Ove non è giunta la sua esperienza diretta, si è valso di quella altrui, qualora apparisse degna di affidamento, rivolgendosi specialmente ai tecnici italiani che operano in quelle regioni ed alle fonti ufficiali. L'opera, particolarmente utile a coloro che intendono impegnare la propria attività e i propri capitali nella promettente impresa della rinascita albanese, illustra diffusamente le condizioni fisiche e generali dell'Albania, le risorse agricole, boschive, minerarie, la situazione finanziaria, industriale e commerciale, i mezzi di comunicazione, la viabilità, le opere pubbliche, le risorse idrologiche, con ponderate riflessioni sulle possibilità di futuro sviluppo. Un nutrito repertorio cartografico e bibliografico chiude questa che l'A. stesso ha definito «guida economica» e che porterà un notevole contributo a quella valorizzazione dell'Albania, che il nostro Paese s'è assunto per tanta parte con generosa intraprendenza.

FERRI SILVIO. – *Arte romana sul Reno.* – Pag. 320 in 4° con 221 illustraz. Biblioteca della rivista «Historia». Tipografia del «Popolo d'Italia», Milano, 1931-IX: L. 90.

Nella vallata del Reno, punto strategico di grande importanza, i Romani tennero nei primi tre secoli dell'Impero alloggiamenti e centri muniti per le legioni. Questo spiega perchè, specialmente nei musei renani, si aduni tanto materiale romano rinvenuto nella regione. Sono statue, colonne, stele funerarie, rilievi votivi, frammenti e decorazioni varie, in cui si avverte, più che una vera eccellenza artistica, l'abilità artigianesca degli artieri del *castrum*. Questo copioso materiale, che rivela una impressionante varietà di influssi artistici, richiamò l'attenzione di studiosi tedeschi tra i quali il Wissowa, il Rrexel, il Furt Wängler e il Koepp, ma un notevole contributo alla soluzione dell'arduo problema vien dato ora dall'A. di questo volume, uno dei più giovani archeologi italiani al quale è stato recentemente assegnato un premio dell'Accademia d'Italia.

Egli esamina dapprima le condizioni in cui dovette svolgersi la conquista romana, quindi i vari tipi di arte romana sul Reno, insistendo su certi influssi italici e greci, albanesi e orientali che riflettono la varia composizione delle legioni, formate da elementi latini dell'Alta Italia nel primo secolo, da mercenari specialmente orientali nei due secoli successivi.

L'A. vede in queste manifestazioni d'arte provinciale romana non una corrente unitaria e definita, come alcuni han voluto vedervi, ma una successione di gruppi d'opere, aperti ai più vari influssi a seconda dei luoghi di provenienza dei loro autori. Particolarmente felice è la dimostrazione dell'influsso esercitato dall'Alta Italia e il confronto tra le stele di Bonn, di Spira e di Treviri con quelle della Valle Padana. L'elegante volume, corredato di grandi e nitide illustrazioni, è stato edito da *Historia*, la rivista trimestrale del *Popolo d'Italia*, che torna a tanto onore dei nostri studi archeologici. Essa si è procurata in tal modo una nuova benemerenza, della quale ben possiamo compiacerci noi che alla illustrazione dell'Arte Italiana nel mondo andiamo dedicando da vario tempo una attività che ai nostri Lettori è ben nota.

BIGNAMI PAOLO. – *Tra i colonizzatori in Tripolitania.* – Pag. 286 con 155 illustraz. leg. t. tela. Ed. Zanichelli, Bologna, 1931-X: L. 30.

E' il frutto, oltre che di diligenti studi nel campo della vasta bibliografia coloniale italiana, di un viaggio compiuto in Tripolitania nel 1930 col preciso intento di constatarvi i progressi della nostra colonizzazione.

L'A. che aveva appena intravveduto la Colonia nel primo anno della conquista, tornandoci dopo circa vent'anni ha provato la più grata sorpresa. « Ne sono tornato — egli scrive — con la convinzione che ogni italiano che può dovrebbe scegliere come una delle mète dei suoi viaggi la Tripolitania settentrionale, per potersi procurare l'intima soddisfazione di ammirare ciò che l'Italia vi ha già saputo fare, superando difficoltà che parevano insormontabili ». Di queste difficoltà è un sincero riflesso in questo libro, che, pur esaltando l'opera dei pionieri e presentendo per essi le migliori fortune, non vuole incoraggiare gli effimeri entusiasmi che vaporano facilmente al contatto della realtà e vanno a detrimento della nobiltà dell'impresa. Dopo un capitolo generico, per cui l'A. si è valso dichiaratamente della « ottima » Guida del Touring, e una descrizione della Tripolitania settentrionale dal lato fisico e agricolo, viene accuratamente esaminato il problema della colonizzazione tripolitana nei suoi vari aspetti: legislazione, tecnica agraria, concessioni, coltivazioni speciali, edilizia rurale, ordinamento idrico, finanze, ecc., con ampi cenni sull'opera compiuta dai colonizzatori. Un copioso materiale illustrativo e statistico concorre alla documentazione di quest'opera che procura utili cognizioni e può essere suscitatrice di fecondi propositi.

LEO D'ALBA. – *Ombre, silenzi, armonie*. – Pag. 160 con xilografie originali di Luigi Servolini. Casa Ed. « Massima », Livorno, 1931-IX: L. 25.

Tra le liriche qui raccolte, varie nel motivo e nel metro, e alcune degne di considerazione, ci limitiamo a segnalare, per il particolare carattere della nostra rivista, quelle che potremmo definire turistiche, che sono cioè inspirate da località italiane come Zoagli, Portofino, il Verbano, l'Oreto, ecc. Il paesaggio vi appare « sentito », più che visto, col divino arbitrio dei poeti, nel riflesso di uno stato d'animo incline alla sognante malinconia. Interessanti, come sempre, le xilografie del Servolini.

PADOVANI GIORGIO. – *Biagio Rosetti*. – Pag. 200 con 19 illustraz. f. t. Estratto dal Vol. XXIX degli Atti e Memorie della Deputazione Ferrarese di Storia Patria. – Tipografia Sociale, Ferrara, 1931: L. 10.

CRESTANI GIUSEPPE. – *Il clima dei colli Euganei e di Padova*. – Pag. 42: L. 15.

Codice della Strada - Norme per la circolazione stradale. – Pag. 40. Ed. Mario Martinelli (Via Vinazzetti, 6), Bologna, 1931-IX: L. 1,50. Ai Soci del T. C. I. che lo richiedano direttamente all'Editore: L. 1.

FABRE J. H. – *La storia del ceppo*. – Pag. 326 illustr. Ed. « La Nuova Italia », Firenze, 1931-IX: L. 10.

FALCHI PERSIO. – *Il banchetto degli animali*. – Pag. 300 illustr. Ed. « La Nuova Italia », Firenze, 1931-IX: L. 10.

CAPPELLINI ANTONIO. – *Breve storia del santuario delle Grazie in Voltri-Genova*. – Pag. 54 illustr., Genova, 1931-IX. S. i. p.

Statistica dei Soci al 31 dicembre 1931-X.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 dicembre 1931		N. 176 652
Soci annuali per il 1931 iscritti alla stessa data		» 26 690
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1930	N. 164 035	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 dicembre 1931	» 25 520	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 dicembre 1931	» 21 117	
		» 210 672
Totale Soci		N. 414 014

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.
Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI
Stampa: Testo: " Gustavo Modiano " - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

«GUSTAVO MODIANO» - MILANO

PREZZO L. 1,80